TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 października 1938 r. | NR 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24. tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PORT GDYŃSKI W CHWILI KRYZYSU CZECHOSŁOWACKIEGO

Życie gospodarcze jest ściśle powiązane z rozwojem wypadków politycznych i stoi często w stosunku do nich w zależności. Mieliśmy sposobność zaobserwować to w ciągu minionego okresu naprężenia w związku z wypadkami w Czechosłowacji.

Szybkie tempo następujących po sobie wydarzeń, które spowodowały pewne przegrupowanie sił, a nawet przeobrażenie struktury gospodarczo-politycznej w północnej części Basenu Dunajowego, w naturalnej swej konsekwencji nie mogły nie wpłynąć także na bieg interesów portów jego zaplecza, spośród których jednym jest Gdynia.

Nie oznacza to: wbrew zbyt przejaskrawionym głosom pewnego odłamu prasy codz., aby ciężka sytuacja w Czechosłowacji wpłynęła hamująco na normalny tryb pracy portu gdyńskiego, który zupełnie nie ulegał nastrojom panicznym, jednak sam fakt zamknięcia granicy kolejowej czechosłowacko-polskiej musiał siłą rzeczy wpłynąć na transport towarowy w zakresie tranzytowym.

Opierając się na faktach pragniemy tu pokrótce przedstawić, jak przedstawiała się sytuacja portu gdyńskiego na poszczególnych odcinkach jego działalności w czasie naprężenia politycznego. które poprzedziło częściową zmianę granic Republiki Czechosłowackiej.

Jeśli chodzi o komunikację morską. nie uległa ona prawie zmianom, zwłaszcza w zakresie żeglugi regularnej, uprawianej pod polską banderą, co wystawia najlepsze świadectwo polskiemu shippingowi w obsłudze międzynarodowej wymiany towarowej. Zanotowano natomiast pewne przerwy w połączeniach linij okrętowych. należących do obcych armatorów, głównie zachodnio - europejskich. To ostatnie zjawisko łączyć należy z obawami natury politycznej, które doprowadziły nawet do odwołania kilku rejsów oraz spowodowały wydanie przez jednego z poważnych armatorów przezornego zarządzenia wycofania jego statków z przewozów na Bałtyku.

Jeśli wierzyć słowom ludzi zorientowanych w międzynarodowej sytuacji żeglugowej, posunięcia te wydano z bojaźni przed blokadą Bałtyku na wypadek wojny przez jedno z państw, kontrolujących przepustowy ruch żeglugowy. Groźba ewentualnego wybuchu wojny — jak zazwyczaj w podobnych wypadkach — wykorzystana została przez zagraniczne towarzystwa asekuracyjne do podniesienia premij ubezpieczeń pod ładunki towarów na ryzyko wojny we wcale poważnym stosunku procentowym. Charakteryzuje to najlepiej niniejsze zestawienie notowań stawek asekuracyjnych w żegludze na Bałtyku i morzu Północnym: dnia 22 sierpnia rb. 0.125‰. dnia 28 września rb. 2—3% i dnia 3 października 2—3%.

Zjawisko to leżało poza sferą możliwości oddziaływania ze strony Polski, gdyż w asekuracji transportów działają kapitały obce. ulegające nastrojom, panującym w danym czasie w sferach finansowych za granicą.

Mimo wszystkiego, w zakresie morskiego transportu towarów: w miarę zbliżania się kulminacyjnego punktu naprężenia. można było

zauważyć wyraźne ożywienie. Podobnie przedstawiała się sprawa z transportami kolejowymi do chwili zamknięcia granicy czechosłowacko-polskiej. Jednak i po jej zamknięciu, transporty, przeznaczone dla Czechosłowacji. a znajdujące się w drodze, przychodziły do Gdyni i zostały normalnie złożone w magazynach portowych. Poza oczekiwanymi, przybyło również w krytycznym okresie szereg niespodziewanych transportów, odnośnie portu przeznaczenia których nastąpiła zmiana dyspozycji na morzu. Dotyczy to ładunków w imporcie, częściowo także w eksporcie.

Dla spedytorów portowych w Gdyni wzrost ładunków był niewątpliwie na rękę. sprawnie zaś działający aparat przeładunkowy był dowodem sprawności polskiego instrumentu portowego, który niezależnie od koniunktury jest w stanie sprostać życzeniom swych klientów zarówno z bliższego, jak i dalszego zaplecza.

Edm. Urbański.

O SPECJALIZACJĘ W HANDLU ZAGRANICZNYM

Dla Polski sprawa rozwoju ekspansji gospodarczej jest nie tylko koniecznością polityczną. czy ambicją, ale przede wszystkim potrzebą gospodarczą. Racjonalizacja koniecznego importu dla zaspokojenia naszych potrzeb, głównie surowców oraz konieczność eksportu nadwyżek naszej produkcji wymaga całej armii wykwalifikowanych pracowników.

Zagadnienie metodycznego przygotowywania kandydatów do pracy w handlu zagranicznym było doceniane w Polsce od dawna, jednakże dopiero z początkiem roku bieżącego — sprawa weszła na drogę realizacji, dzięki przyznaniu na ten cel przez rząd poważniejszego funduszu.

Przygotowanie fachowej siły do pracy w handlu zagranicznym wymaga wychowania do niej człowieka. Pierwszym zatem etapem tego wychowania musi być szkoła. Zawodowe szkolnictwo w Polsce uwzględnia już specjalizację i w tej dziedzinie, chociaż w bardzo jeszcze szczupłym zakresie. Ze szkół na poziomie średnim dadzą to wykształcenie tworzone obecnie III klasy liceów handlowych, przewidujące kursy specjalizacji w handlu zagranicznym. Poza tym Liceum Handlowe w Gdyni posiada III klasę specjalizacji w handlu morskim.

Ze szkół wyższych na pierwszym miejscu stoi Akademia Handlu Zagranicznego we Lwowie, inne zaś Wyższe Szkoły Handlowe w Polsce jakkolwiek niestety nie mają jeszcze specjalnych wykładów poświęconych teorii i praktyce handlu zagranicznego, to jednak w szeregu innych wykładów z dziedziny ekonomii czy organizacji handlowej — dają teoretyczne podstawy do pracy w handlu zagranicznym.

Jeżeli idzie o drugi etap pracy wychowawczej t. j. o danie możności młodemu człowiekowi. przygotowanemu do tego zawodu teoretycznie — odbycia praktyki w handlu zagranicznym, to tu z pomocą przyszło w rb. przyznanie przez rząd wspomnianego już funduszu.

Został on rozdzielony częściowo na sfinansowanie praktyk młodych ludzi o ekonomiczno-handlowym wykształceniu, którzy *rozpoczynają* specjalizację w jednej z gałęzi handlu zagranicznego, częściowo zaś na sfinansowanie organizacji i rozbudowy aparatu handlowego za granicą. Do takiej to pracy użyci zostaną *fachowcy*, znawcy branż i rynków, których zadaniem jest przede wszystkim konkretna działalność handlowa na poszczególnych rynkach zbytu.

Dla wykonania akcji praktyk została powołana przez Ministra Przemysłu i Handlu specjalna Komisja Stypendialna, która rozpoczęła swe prace w dniu 15 grudnia ub. r.

Kandydaci Komisji Stypendialnej przechodzą minimalnie roczny stage w krajowych przedsiębiorstwach handlu zagranicznego oraz w innych przedsiębiorstwach (np. przemysł, spedycja etc.) zależnie od specjalizacji.

Po tym, co najmniej rocznym okresie praktyki w kraju. Komisja subwencjonuje wyjazd kandydata na praktykę zagraniczną dla dalszej specjalizacji, w tej samej branży, która trwa również minimum 1 rok. Chodzi tu nie tylko o umożliwienie kandydatowi praktycznego poznania artykułów czy techniki pracy. ale i o nawiązanie przez niego kontaktów, które ułatwić czy spowodować mogą jego zawodowe związanie się z daną branżą, z korzyścią w dalszej konsekwencji dla polskiego eksportu i importu.

Komisja zajmować się będzie każdym praktykantem. aż do chwili, kiedy rozpocznie on już zawodową pracę w handlu zagranicznym, a nawet przewidzianym jest subwencjonowanie działalności samodzielnej byłych stypendystów Komisji.

Dotychczas, spośród blisko 200 petentów, którzy złożyli w Radzie Handlu Zagranicznego podania o praktykę, uwzględnionych zostało około 60, z czego część otrzymała praktyki krajowe, część zagraniczne.

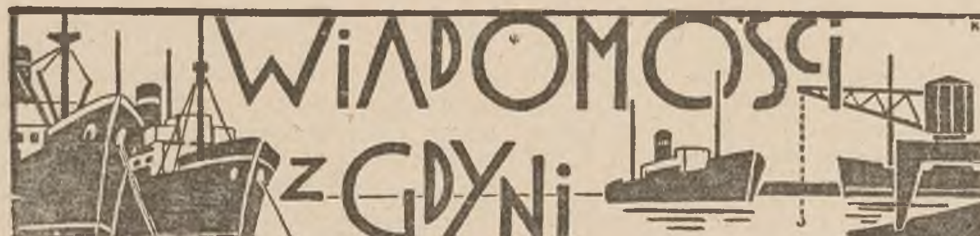
Sprawa rozbudowy aparatu handlowego i należytego zorganizowania akcji wysyłania odpowiednich reprezentantów handlowych za granicę zarówno przez firmy jak i instytucje publiczne i prywatne — również została skoncentrowana w łonie Rady Handlu Zagranicznego. Odnośna Komisja rozpoczęła już swą działalność.

Scentralizowanie akcji wysyłania przedstawicieli handlu zagranicznego w sensie ujęcia w jedną ewidencję wszystkich inicjatyw na tym polu, rozpoczęła Rada Handlu Zagranicznego od zbadania stanu rzeczy, w chwili obecnej t. zn. od sporządzenia kartotek przedstawicieli polskich firm według branż i według krajów. Dalszą pracą jest ścisłe przeprowadzenie badań co do potrzeb poszczególnych rynków zbytu pod względem obsługi personalnej. Prace te są w toku i w najbliższym czasie rozpocznie się realizacja wyników tych badań.

Po szeregu lat doświadczeń stosowanie angielskiej zasady „the right man on the right place" w polskiej organizacji handlu zagranicznego realizuje się. Podkreślić jednakże należy, że zawodowe szkolnictwo na wysokim poziomie, stypendia, praktyki, subwencjonowanie w takiej czy innej formie działalności samodzielnej „gotowych" kandydatów na kupców międzynarodowych i tym podobne środki nie są wszystkim. Przy ich pomocy wytworzyć można bowiem *ludzi-robotów*, pracujących mniej lub więcej składnie. Ażeby jednakże wytworzyć narybek fachowego kupiectwa w handlu zagranicznym R. P., taki, któryby potrafił iść szybkim krokiem po drodze gospodarczego postępu, konieczną jest, poza słusznym dążeniem do zysku, *ideowość* pracowników w tej dziedzinie naszego gospodarstwa.

Wierzymy, że młodzież polska w kraju i za granicą poświęcająca się wdzięcznej pracy w handlu zagranicznym — na tę ideowość potrafi się zdobyć.

Dr Z. Zieliński.



XI PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

Dnia 1 października rb. bezpośrednio po ukończeniu ośmiu Nadzwyczajnych Zebrań Plenarnych, jakie zwołane zostały na tenże dzień w celu dokonania wyboru delegatów do Zgromadzeń Okręgowych, odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora XI Zwyczajne Plenarne Zebranie naszej Izby.

Po zagajeniu zebrania, Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, w którym nawiązując do niepewnej sytuacji międzynarodowej, przedstawił ogólne reperkusje, jakie z niej wynikły dla polskiego handlu zamorskiego oraz pracy portu gdyńskiego. Następnie Radca Izby p. J. Mazur przedstawił projekt preliminarza budżetowego Izby na r. 1939, zamykającego się kwotą 480.500.— zł tak w dochodzie, jak i wydatkach. Preliminarz ten został jednogłośnie uchwalony, również zatwierdzono uchwałę Prezydium Izby w sprawie kredytów dodatkowych na rok 1938 w wysokości 44.000.— zł.

Z kolei Przewodniczący Komitetu Budowy Gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. radca J. Rummel przedstawił sprawozdanie z działalności Komitetu. Nad sprawozdaniem tym oraz wnioskami Komitetu wywiązała się dłuższa dyskusja w sprawie realizacji budowy gmachu izbowego i przystosowania go do potrzeb Izby oraz instytucyj bezpośrednio z działalnością Izby związanych. W czasie dyskusji zabierali głos radcowie pp.: Melerski, Podraszko, Tymieniecki, Zawadzki, wiceprezes inż. Dziedziul. wiceprezes dr Smoleń, radca Jagodziński, Czerwiński, Grabowski, Mazur i kilkakrotnie J. Rummel. W wyniku dyskusji Plenarne Zebranie jednogłośnie uchwaliło wniosek, upoważniający Prezesa i Dyrektora Izby do nabycia placu pod budowę gmachu oraz potwierdziło pełnomocnictwa Komitetu Budowy Gmachu Izby.

Następnie odbył się wybór trzeciego wiceprezesa Izby od Sekcji Handlowej, którym został radca Józef Mazur. W nawiązaniu do tych wyborów zgłosił wiceprezes Izby p. dr Kasperowicz w imieniu Sekcji Przemysłowej wniosek, aby ona reprezentowana była w Prezydium Izby przez trzech wiceprezesów, a nie przez dwóch, jak to ma miejsce obecnie na podstawie statutu izbowego.

W przerwie poprzedzającej wybór trzeciego wiceprezesa Izby nadeszła wiadomość o przyjęciu przez Rząd Czechosłowacki noty Rządu Polskiego w sprawie zwrotu Śląska Zaolzańskiego. Wiadomość ta przyjęta została owacyjnie przez zebranych.

MISJA HANDLOWA MANDŻUKUO W GDYNI.

Dnia 12 października rb. przybyła do Gdyni Misja Handlowa Mandżukuo, która w ciągu ostatnich dni zwiedziła ważniejsze ośrodki gospodarcze Polski, podejmowana wszędzie przez poszczególne Izby Przemysłowo-Handlowe.

Wycieczka składała się z 27 osób, w tym także dwóch generałów oraz specjalnego wysłannika Agencji Prasowej Kokutsu, odbywających podróż informacyjno-gospodarczą po

Europie pod przewodnictwem Ministra Finansów i Handlu Mandżukuo p. Han Yun-Checha.

Podczas pobytu w Gdyni Misją Handlową Mandżukuo opiekowała się Izba Przemysłowo-Handlowa, reprezentowana przez wiceprezesów Izby, konsula Japonii p. F. Kollata i dra K. Kasperowicza oraz dyrektora Izby p. mgr. J. Kawczyńskiego.

W czasie zwiedzania portu gdyńskiego gościom towarzyszyli Dyrektor Departamentu Morskiego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. inż. L. Możdżeński oraz Dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowski. Po zwiedzeniu portu, jego urządzeń oraz motorowca transatlantyckiego „Batory", Misja Handlowa Mandżukuo podejmowana była przez naszą Izbę śniadaniem w gmachu Arbitrażu Bawełny.

W czasie przyjęcia gości powitał wiceprezes Izby p. konsul Kollat. W imieniu gości przemawiał Minister Finansów i Handlu oraz Ambasador Nadzwyczajny Mandżurii p. Han Yun-Chech. Przemówienia te nacechowane były wielką życzliwością oraz wyrażały zadowolenie z nawiązania bezpośredniego kontaktu między przedstawicielami Polski i Mandżurii, co jest wysoce pożądane dla wzmożenia wzajemnej wymiany handlowej.

Z Gdyni wycieczka udała się do Gdańska, a następnie tego samego dnia wieczorem do Królewca.

KURS DLA KIPERÓW BAWEŁNY W GDYNI.

Jak już swego czasu donosiliśmy, gdyńskie sfery gospodarczo-portowe, zainteresowane w handlu i imporcie bawełny, kształcą w swoim własnym zakresie kiperów bawełny — Polaków w celu uniezależnienia się od zatrudnionych jeszcze w tej dziedzinie cudzoziemców w Gdyni.

W dniu 6 kwietnia br. odbył się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni egzamin praktyczny dla kiperów bawełny, do którego dopuszczono kandydatów z praktyką zawodową co najmniej 3-letnią. Egzamin ten zdało wówczas 16 osób.

W celu uzupełnienia wiadomości teoretycznych i praktycznych tychże ludzi, Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną w porozumieniu z Sekcją Bawełnianą Zrzeszenia Ekspedytorów Portowych w Gdyni, urządziło ostatnio kilkumiesięczny kurs dla kiperów, który rozpoczął się dnia 11 października br. Wykłady na tym kursie prowadzone są przez Polaków fachowców z branży bawełnianej i odbywają się co wtorek i czwartek od godziny 18 do 20 w Szkole Powszechnej nr 1 przy ul. 10 Lutego. Frekwencja praktykantów kiperskich na tych kursach wynosi 45—50 osób. Gospodarzem kursów jest p. J. Grudowski, kierownik oddziału bawełnianego Północnego Towarzystwa Transportowego w Gdyni.

Wykłady kursu dla kiperów obejmują następujące zagadnienia:

1) Bawełna, jej uprawa i przygotowanie do eksportu,
2) Gatunki bawełny używane w handlu z uwzględnieniem specjalności poszczególnych krajów pochodzenia,
3) Wiadomości o sprzęcie i materiale kiperskim,
4) Warunki giełd bawełnianych w ogólności ze szczególnym uwzględnieniem przepisów odnoszących się do prac kiperów,
5) Tara, uszkodzenie, asekuracja,
6) Dokumenty morskie, prawa i obowiązki z nich wynikające,
7) Ekspedycja i formalności z nią związane,
8) Składowanie i opieka nad bawełną i próbami,
9) Ogólne wiadomości z dziedziny handlu i przemysłu bawełnianego,
10) Kaligrafia.

ODCZYT SZWEDZKIEGO UCZONEGO.

Dnia 10 października br. wygłosił w lokalu naszej Izby na zaproszenie Polskiego Towarzystwa Historycznego we Lwowie oraz Instytutu Bałtyckiego w Gdyni dr Nils Ahnlund, profesor Uniwersytetu w Stockholmie odczyt n. t. „Ujście Wisły w historii szwedzkiej".

Prelegent, który jest wybitnym historykiem skandynawskim, przedstawił zagadnienie bardzo wyczerpująco i w oświetleniu historii szwedzkiej, przy czym na podkreślenie zasługuje fakt ujawnienia szeregu mało znanych momentów historycznych, dotyczących dziejów i walk o ujście Wisły, na przestrzeni minionych stuleci.

W odczycie wzięło udział około 60 osób.

UISZCZANIE OPŁAT ZA SKŁADOWANIE TOWARU W MAGAZYNACH.

Na podstawie rozporządzenia (Dz. Ust. R. P. Nr 8, poz. 88 z dnia 4 II 1936 r.) Urząd Morski inkasuje w okresach dwutygodniowych należność za składowanie towaru, a niezależnie od tego — jeżeli należności te nie zostaną zgłoszone w ciągu 2 dni od daty wystawienia rachunku — Urząd Morski pobiera odsetki za zwłokę w wysokości 9% p. a. Należności te oraz odsetki pobierane są od firmy, administrującej danym magazynem Urzędu Morskiego bez względu na to, czy właściciel towaru jest znanym, czy też towar leży w magazynie do dyspozycji właściciela towaru, na razie jeszcze nieznanego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem we wrześniu br. 171.479 t. ładunków, wobec 142.427,5 t. przewiezionych we wrześniu ubiegłego roku, oraz 132.689,5 t., przewiezionych we wrześniu roku 1936. Jak widać,

wzrost przewozów ma charakter przyśpieszony, należy jednak mieć na uwadze, że w poprzednich latach nie uwzględnialiśmy w statystyce przewozów linii palestyńskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka, oraz przewozów tegoż towarzystwa na statkach zafrachtowanych (linia Meksykańska, oraz linia Południowo-Amerykańska stosują teraz, jak i przedtem zafrachtowane w time charter statki). Stąd faktyczny wzrost przewozów we wrześniu br. względem odpowiedniego miesiąca lat poprzednich był nieco mniejszy.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na wywóz przypadło 103.281 ton (IX 1937: 96.095,5 t.), na przywóz 48.002 t. (44.604 t.), na tranzyt morski 891 t. (516 t.), oraz na przewozy między portami zagranicy 19.303 t. (1.212 t.) Wzrost więc objął wszystkie kierunki przewozu, jednak wyjątkowo znacznie wzrosły przewozy między portami zagranicy, co przeważnie zawdzięcza się utrzymującym się nadal znacznym przewozom między portami zagranicy statków firmy „Polskarob".

Z czterech towarzystw żeglugi „Żegluga Polska S. A." i „Polbryt" zmniejszyły nieco przewozy, za to bardzo znacznie wzrosły przewozy towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż., oraz „Polskarobu", co w wyniku dało wyżej zanotowaną poważną nadwyżkę przewozów względem września lat poprzednich.

Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 84.934 t. towarów, wobec 9.585 t., przewiezionych we wrześniu ub. roku. Na eksport przypadło 48.207 ton towarów, (IX 1937: 51.263 t.), na import 31.987 t. (IX 1937: 38.594 t.), na tranzyt morski 891 t. (516 t.), i na przewozy między portami zagranicy 3.849 t. (1.212 t.) Eksportowe i importowe przewozy nieco spadły, co do ilości, pozostałe przewozy, mające częściowo mniejsze znaczenie (o ile chodzi o towary masowe) wzrosły. Szczegółowsza analiza liczb dla przewozów statków liniowych i trampów Żeglugi wykazuje jednak, że spadek ten szedł równolegle z podniesieniem wartości przewozów: istotnie — udział liniowców w ogólnej ilości przewozów, w eksporcie, imporcie i tranzycie morskim wzrósł: prócz tego trampy, na które przypadło właściwe zmniejszenie przewozów woziły towary na duże odległości, wspomagając linie regularne, i przewoziły znacznie różnorodniejsze i wartościowsze towary aniżeli we wrześniu ub. roku.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły 34.547 t. towarów, wobec 30.129 t. przewiezionych we wrześniu ub. roku, w tym było towarów eksportowych 18.913 t. (IX 1937: 16.675 t.), importowych 13.561 t. (11.726 t.), w tranzycie morskim 891 t. (516 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.182 t. (1.212 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 50.387 t. towarów (IX 1937: 61.456 t.), z tego eksportowych towarów 29.294 t. (IX 34.588 t.) Na eksport zeszłorocznego września przypadło 20.254 t. węgla, 9.936 t. koksu i 4.399 t. kopalniaków, na eksport września br.: węgla 25.791 t., żelaza 1.537 t., cukru 1.490 t., deszczułek 476 t., z tą uwagą, że poza węglem i koksem pozostały towar szedł w ubiegłym roku przeważnie do północnej Europy, w bieżącym — do południowej czyli — dalej. Importowych towarów było 18 426 t. (IX 1937: 26.868 t.) — i tu: w zeszłorocznym wrześniu przywóz składał się tylko z rudy — 19.610 t. i tomasyny — 7.258 t., przywóz tegoroczny we wrześniu miał rudy 9.791 t., tomasyny 7.851 t., trawy morskiej 401 t., korku 307 t., drobnicy 76 t. — te trzy ostatnie pozycje głównie z południowej Europy.

W tranzycie morskim obrotu nie było, (jak i w zeszłym roku), natomiast między portami obcymi przewieziono 2.687 t. węgla (IX 1937: 0 ton).

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 9.190 t. towarów (IX 1937: 10.888 t., IX 1936: 8.903 t.), w tym eksportu 6.877 t. (IX 1937: 6.885 t.), importu 3.313 t. (4.003 ton). Na obu liniach angielskich — do Londynu i do Hull przewieziono 9.015 t. towarów (10.720 t.), w tym eksportu 5.757 ton (6.842 t.), importu 3.258 t. (3.878 t.) Eksport do Londynu wyniósł 2.565 t., w tym 2.365 t. przez Gdynię i 200 t. przez Gdańsk. Eksport do Hull objął 3.192 t., w tym 2.354 t. z Gdyni i 838 t. z Gdańska. Import z Londynu wyniósł 1.573 t., w tym przez Gdynię 1.303 t.; przez Gdańsk 270 t. Import z Hull wyniósł 1.685 t., w tym przez Gdynię 1.617 t., przez Gdańsk 78 t.

Linia Gdynia — Havre przewiozła 304 pasażerów i emigrantów i 175 t. towar. (IX 1937: 168 t. towarów), w tym 120 t. w wywozie (43), oraz 55 t. w przywozie (125 t.)

Towarzystwo Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe przewiozło ogółem 5.350 pasażerów i 26.060 t. towarów (IX 1937: 2.517 pasażerów i 5.538 t. towarów, lecz bez linii palestyńskiej i statków zafrachtowanych). Z tego było na wyjściu: 4.143 pasażerów i 13.358 t. towarów (2.258 pas. i 3. 531 t. towarów), na wejściu — 942 pasażerów i 12.702 t. towarów (259 pas. i 2.007 t. towarów), oraz 265 pas. w przewozie między portami obcymi (IX 1937: nie było).

Na linii północno - amerykańskiej było: 2.783 pasażerów i 5.317 t. towarów (IX 1937: 1.809 pas. i 4.410 t. towarów), w tym na wyjściu 2.032 pas. i 2.802 t. towarów (1.550 pas. i 2.403 t. tow.), na wejściu: 486 pas. i 2.515 t. towarów (IX 1937: 259 pas. i 2.007 t. towarów). Między Kopenhagą a Ameryką Północną przewieziono ogółem 265 pasażerów.

Na linii meksykańskiej przewieziono wszystkiego 9.214 t. towarów, w tym 4.639 t. w eksporcie, oraz 4.575 t. w imporcie. W roku ubiegłym danych tego ruchu, odbywającego się na statkach zafrachtowanych w time charter, nie notowaliśmy.

Na linii południowo-amerykańskiej przewieziono 778 pas. i 10.873 t. towarów, wobec 708 pas. i 1.128 t. towarów (bez statków zafra-

chtowanych), przewiezionych we wrześniu 1937 roku. Na wyjściu było 588 pas. i 5.267 t. towarów (708 pas. i 1.128 t. tow.), na wejściu było 190 pas. i 3.606 t. towarów (IX 1937: pasażerskiego statku nie było, statków zafrachtowanych jeszcze nie notowaliśmy).

Na linii palestyńskiej przewieziono 1.789 pasażerów i 636 t. towarów, w tym na wyjściu z Konstancy 1.523 pasażerów i 630 t. towarów, na wejściu do Konstancy 266 pasażerów i 6 t. towarów. Po raz pierwszy od szeregu miesięcy pasażerski ruch wyjściowy do Palestyny znowu wzrósł znacznie, przewyższając wielokrotnie ruch powrotny.

Flota węglowa Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozła 51.295 t. węgla i koksu, wobec 34.416,5 t. przewiezionych we wrześniu ub. roku. Stanowi to w liczbach względnych okrągło 50-procentowy wzrost w porównaniu do odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku. Do tak znacznego wzrostu przyczyniły się nie tylko ładownie nowouruchomionego „Robura VIII", ale i stosowanie częściowo — powrotnych podróży z węglem angielskim i niemieckim, w wyniku czego przewozy „między portami obcymi" wzrosły do 15.456 t. Z pozostałej ilości przewozów 31.739 t. węgla eksportowego wywieziono przez Gdynię i 4.000 t. przez Gdańsk. Węgiel eksportowy poszedł do: Szwecji — 16.524 t., Francji 12.734 t., Danii 12.575,5 t., Norwegii 5.373 t., Belgii 4.088 t.

Podróży z węglem dokonano 17 (IX 1937: 12), w tym z polskim węglem eksportowym zawinięto do: Aarhus, Slemmestad, Dieppe, dwa razy do Oxelösund, do Caen, Mariager, Slite, Tofte, Rouen, Ostende, Boulogne, oraz z węglem angielskim i niemieckim do: Limhamn (2-krotnie), Kopenhagi (2-krotnie), Ystad.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. WRZEŚNIU ORAZ W OKRESIE 3 PIERWSZYCH KWARTAŁÓW 1938 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *wrześniu br.* osiągnęły *758.368,7 ton* wobec 732.730,3 ton w miesiącu sierpniu br., 748.278,— ton w miesiącu wrześniu 1937 r. oraz 654.878,4 ton w miesiącu wrześniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy nie wykazuje większych zmian w porównaniu z miesiącami ubiegłymi. Jest on zaledwie o 3,5% większy od ub. mies. sierpnia br., 1,3% większy od miesiąca września 1937 r. oraz 15,8% większy od mies. września 1936 r. Wzrost ten w wyżej podanych relacjach miesiąc sprawozdawczy zawdzięcza przede wszystkim wywozowi zamorskiemu, gdyż przywóz zam. wykazuje spadek.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 105.305,2 ton oraz wywóz zamorski — 653.063,5 ton.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w trzech pierwszych kwartałach br. (6.735.569,9 ton) wykazują nieznaczny 1,6%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego (6.632.336,8 ton).

W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 103.233,1 ton. Nieznaczny ten wzrost zawdzięczać należy wyłącznie wywozowi zamorskiemu. Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu dotychczasowych obrotów portu, najlepiej ilustruje to porównanie 1,6% wzrostu w roku bieżącym z 19,5%-owym wzrostem w 1937 roku w stosunku do 1936 roku. Tak więc w okresie: styczeń—wrzesień 1938 r. tempo wzrostu obrotów zamorskich portu zmniejszyło się przeszło dziesięciokrotnie.

Z nadwyżki ogólnych obrotów zamorskich w trzech pierwszych kwartałach 1937 roku w porównaniu z tym samym okresem czasu 1936 roku w wysokości 1.080.649,8 ton analogiczny okres czasu roku bieżącego przynosi wzrost w wysokości zaledwie 103.233,1 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (105.305,2 ton) wykazuje 9,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. (116.702,8 ton), 9,8%-owy spadek w stosunku do mies. września 1937 r. (116.684,1 t.), 8,7%-owy spadek w porównaniu z miesiącem wrześniem 1936 roku. Od szeregu miesięcy przywóz zam. wykazuje stałą tendencję spadku. Od najpoważniejszych wyników osiągniętych w miesiącu styczniu br. (138.181,8 t.) i następne miesiące spadku, *miesiąc sprawozdawczy* uzyskuje *minimum przywozu zam.* w okresie pierwszych 9 miesięcy bieżącego roku. Spadek przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. spowodowały przede wszystkim żużle Thomasa (w nawiasie dane za m. sierpień 1938 r.) — 7.851 t. (21.527 t.) Poza żużlami Thomasa zmniejszył się przywóz nast. wytworów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego: nasion różnych — 3 t. (5 t.), ryżu surowego — brak (92 t.), kawy — 266 t. (391 t.), herbaty — 97 t. (120 t.), korzeni — 68 t. (75 t.), żywicy — 372 t. (684 t.), tłuszczy i olejów roślinnych — 405 t. (579 t.) oraz tranu — 188 t. (409 t.)

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zmniejszył się przywóz: olejów — 237 t. (527 t.), asfaltu — 2 t. (618 t.), siarki — 94 t. (965 t.) oraz garbników — 483 t. (2.310 t.)

Z surowców skór i włókienniczych zmniejszył się przywóz: skór — 3.101 t. (3.972 t.), wełny — 1.518 t. (1.861 t.), odpadków wełny — 97 t. (116 t.), przędzy wełnianej — 5 t. (6 t.), odpadków bawełny — 183 ton (256 t.), oraz szmat — 1.091 t. (1.610 t.)

Zmniejszył się również przywóz papieru i makulatury — 1.195 t. (2.233 t.) oraz papy i tektury — 26 t. (42 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich zmniejszył się przywóz: żelaza surowego — 48 ton (362 t.), metali różnych — 730 t. (813 t.), miedzi — 3.999 t. (4.436 t.), cynku — 10 t. (1.117 t.) oraz nieznacznie samochodów, motocykli i części — 627 t. (647 t.)

Stosunkowo liczny jest natomiast szereg tych pozycyj, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br.

Spośród wytworów roślinnych i zwierzęcych wzrósł przywóz (w nawiasie dane za m. sierpień br.): nasion oleistych — 1.777 t. (1.506 t.), owoców świeżych — 1.336 t. (1.182 t.), owoców suszonych — 871 t. (177 t.), konserw owocowych — 13 t. (8 t.), orzechów i migdałów — 98 t. (51 t.), kako — 412 t. (399 t.), roślin i materiałów roślinnych — 388 t. (8 t.), śledzi świeżych — 1.270 t. (202 t.), śledzi solonych — 5.351 ton (4.310 t.) oraz tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.122 t. (858 t.)

Z wytworów mineralnych i chemicznych zwiększył się przywóz: rud różnych i wypałków pirytowych — 19.739 t. (16.611 t.), pirytów — 2.609 t. (2.364 t.), smoły i smarów — 86 t. (2 t.), przetworów chemicznych — 244 t. (173 t.), farb — 106 t. (32 t.) oraz fosforytów — 5.934 t. (4.740 t.)

Spośród surowców włókienniczych wzrósł przywóz: bawełny — 8.221 t. (7.631 t.), przędzy bawełnianej — 156 t. (126 t.), lnu, konopi, sizalu i in. — 130 t. (49 t.), oraz juty — 1.417 t. (896 t.) Zwiększył się również przywóz wyrobów gumowych — 62 t. (53 t.) oraz celulozy — 915 t. (701 t.)

Z grupy metali i wyrobów zwiększył się przywóz: złomu żelaznego — 23.288 t. (22.492 t.), cyny — 463 t. (243 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 334 t. (274 t.), maszyn, aparatów i części — 649 t. (360 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 99 t. (68 t.)

Przywóz zamorski w okresie: *styczeń — wrzesień br.* (1.131.823,8 ton) wykazuje poważny 10,9%-owy spadek w porównaniu z tym samym okresem czasu ub. roku (1.270.130.1 t.) Ten sam okres czasu roku ubiegłego w porównaniu z analogicznym okresem 1936 roku (890.765,4 ton) wykazał poważny 42,6%-owy wzrost. W liczbach absolutnych spadek ten wyniósł 138.306,3 ton wobec 379.364,7 t. wzrostu w roku ubiegłym.

Spadek przywozu zam. w okresie trzech pierwszych kwartałów roku bieżącego spowodowała przede wszystkim pozycja złomu żelaznego, wykazując ok. 30%-owy spadek (344.176 ton w roku bież. wobec 496.350 ton w roku ub.)

Poza grupą złomu zmniejsza się w roku bieżącym przywóz niektórych wytworów roślinnych i zwierzęcych: nasion oleistych — 32.641 t. (38.808 t.), ryżu surowego — 45.170 t. (46.001 ton), owoców świeżych — 33.727 ton (36.156 t.), herbaty — 992 t. (1.086 t.), kakao — 3.944 t. (4.713 t.), tłuszczu zwierzęcego surowego — 8.783 t. (10.078 t.) oraz tranu—2.396 t. (4.273 t.)

Spadek ten tłumaczy się polityką gospodarczą państwa, mającą na celu wzmożenie konsumcji krajowych wytworów i ograniczenie zbędnego przywozu.

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zmniejsza się przywóz: asfaltu — 1.901 t. (2.017 t.), siarki — 3.378 t. (4.400 t.), przetworów chemicznych — 1.827 t. (2.099 t.) oraz garbników — 9.487 t. (10.406 t.)

Spośród surowców i wytworów włókienniczych zmniejsza się przywóz: przędzy wełnianej — 161 t. (271 t.), odpadków bawełny — 1.881 t. (1.907 t.), oraz szmat — 12.070 t. (13.138 ton). Bardzo poważnie obniżył się przywóz wyrobów gumowych — 681 t. (1.854 t.)

Z surowców i wyrobów papierniczych zmniejsza się przywóz: papieru i makulatury — 10.637 t. (16.274 t.) oraz celulozy — 5.596 t. (9.086 t.)

Spośród metali i wyrobów z nich obniżył się przywóz: żelaza surowego — 3.321 ton (5.476 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 1.353 t. (2.479 t.)

Na szczególne podkreślenie spośród pozycyj przywozu, zmniejszających się zasługuje poważny spadek przywozu złomu żelaznego. Wobec wzrostu szeregu innych surowców hutniczych świadczyłoby to o trudnościach na jakie napotyka na rynkach złomowych świata polski nabywca.

Do pozycyj wykazujących wzrost przywozu w roku bieżącym należą przede wszystkim surowce hutnicze i metalurgiczne: rudy różne i wypałki pirytowe — 134.976 t. (130.089 t.), metale różne — 4.118 t. (2.330 t.), miedź — 20.361 t. (12.327 t.), cyna — 2.185 t. (1.188 t.), oraz cynk — 3.140 t. (372 t.)

Zwiększa się również bardzo poważnie przywóz szeregu wyrobów metalowych: wyroby żelazne i metalowe — 4.234 t. (2.310 t.), maszyny, aparaty i części — 7.401 t. (4.451 t.) oraz samochody, motocykle i części — 6.822 t. (4.104 t.) Wzrost ten łączy się z postępami uprzemysłowienia i motoryzacji kraju.

Spośród wytworów roślinnych i zwierzęcych zwiększa się przywóz: nasion różnych — 566 t. (303 t.), owoców suszonych — 3.701 t. (2.883 t.), orzechów i migdałów — 1.072 t. (626 t.), kawy — 3.720 t. (3.122 t.), korzeni — 901 t. (882 t.), roślin i materiałów roślinnych — 1.184 ton (698 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 3.646 t. (2.863 t.), tytoniu — 2.538 t. (2.273 t.), żywicy — 5.564 t. (5.408 t.), śledzi świeżych — 8.660 t. (5.625 t.) oraz śledzi solonych — 27.283 ton (19.069 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu ok. 100%-owy wzrost przywozu owoców suszonych oraz ok. 50%-owy wzrost przywozu śledzi świeżych i solonych.

Z wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się przywóz: olejów — 2.937 t. (1.726 ton), smoły i smarów — 383 t. (294 t.), farb —

585 t. (572 t.) oraz fosforytów — 99.282 ton (89.941 t.) i żużli Thomasa — 66.150 t. (58.812 t.)

Poważny wzrost surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych (fosforytów i żużli Thomasa) łączy się z poprawą gospodarczą rolnictwa.

Spośród surowców i wytworów włókienniczych dobre rezultaty daje przywóz: wełny — 24.169 t. (16.171 t.), odpadków wełny — 942 t. (645 t.), bawełny — 72.544 t. (58.492 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 561 t. (443 t.), oraz juty — 9.353 t. (8.187 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 50%-owy wzrost przywozu wełny oraz przeszło 24%-owy bawełny surowej.

Poważnemu zwiększeniu (ok. 33%) uległ również przywóz kauczuku (6.704 t. wobec 5.032 t. w roku ub.)

Zwiększa się także przywóz papy i tektury — 328 t. (235 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu wrześniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem sierpniem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Wrzesień 1938 r.	Sierpień 1938 r.	Wrzesień 1937 r.
Nasiona różne	3	5	2
nasiona oleiste	1.777	1.506	3.612
ryż surowy	—	92	79
owoce świeże	1.536	1.182	1.092
owoce suszone	871	177	636
konserwy owocowe	15	8	9
orzechy i migdały	98	51	80
kawa	266	391	311
herbata	97	120	86
kakao	412	399	331
korzenie	68	75	114
rośliny i mat. rośl.	388	8	63
żywica	372	684	790
śledzie świeże	1.270	202	909
śledzie solone	5.351	4.310	4.027
rudy różne i wypałki piryt.	19.759	16.611	13.395
piryty	2.609	2.564	7.500
oleje	257	527	116
smoła i smary	86	2	10
asfalt	2	618	5
tłuszcze i oleje rośl.	405	579	373
tłuszcze zwierz. sur.	1.122	858	1.359
tran	188	409	1.583
napoje alkoholowe i in.	63	109	108
tytoń	199	540	223
siarka	94	965	801
przetwory chemiczne	244	175	141
farby	106	32	69
garbniki	483	2.310	517
fosforyty	5.954	4.740	9.557
żużle Thomasa	7.851	21.527	17.566
skóry	3.101	3.972	2.639
wełna	1.518	1.861	757
odpadki wełny	97	116	63
przędza wełniana	5	6	31
bawełna	8.221	7.651	6.730
odpadki bawełny	183	256	228
przędza bawełniana	156	126	231
len, konopie, sizal i in.	130	49	46
juta	1.417	896	602
szmaty	1.091	1.610	868
kauczuk	764	924	337
wyroby gumowe	62	53	185
papier i makulatura	1.195	2.233	2.049
celuloza	915	701	725
papa i tektura	26	42	46
żelazo surowe	48	362	807
metale różne	750	813	219
złom żelazny	23.288	22.492	28.936
miedź	3.999	4.436	1.622
cyna	465	243	69
wyroby żel. i metal.	334	274	179
cynk	10	1.117	—
maszyny, aparaty i części	649	560	391
części wagonów i lokomotyw	99	68	214
samochody, motocykle i części	627	647	507
różne	4.209	3.419	2.748
Razem	105.305	116.703	116.684

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. (653.063,5 ton) wykazuje 6,01%-owy wzrost w porównaniu z ubiegłym miesiącem sierpniem br. (616.027,5 ton), nieznaczny 3.4% wzrost w stosunku do miesiąca września 1937 roku (631.593,9 ton) oraz poważny 21,03%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem wrześniem 1936 r. (539.563,— ton).

W przeciwieństwie do przywozu zam. wywóz zam. wykazuje we wszystkich relacjach wzrost. Na podkreślenie zasługuje poważne zmniejszenie się tempa wzrostu wywozu. Tak np. wywóz zam. w miesiącu wrześniu ub. roku w porównaniu z tym samym miesiącem 1936 r. wykazał poważny 17,03%-owy wzrost, podczas gdy w roku bież. zaledwie 6.01%-owy wzrost.

Pomimo zmniejszonego tempa wzrostu jest to jeden z największych wywozów w roku bieżącym tj. drugi z rzędu po rekordowych 725.819.2 t. w miesiącu lipcu br.

Nieznaczny ten wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. sierpień br.): węgiel kamienny — 461.033 t. (443.140 t.). i węgiel bunkrowy — 91.530 t. (90.876 t.) Poza grupą mineralną wzrósł wywóz szeregu wytworów roślinnych i zwierzęcych: zboże — 2.572 t. (2.130 t.). strączkowe — 179 t. (143 t.). nasiona i rośliny — 326 t. (200 t.). mąka — 120 t. (5 t.), ryż wyłuszczony — 128 t. (13 t.). słód — 957 t. (222 t.), warzywa — 263 t. (30 t.). konserwy owocowe — 12 t. (7 t.). szynki i inne

peklowane — 129 t. (92 t.), bekony — 2.036 t. (1.527 t.), drób i ptactwo bite — 121 t. (13 t.), jaja — 3.296 t. (2.497 t.), konserwy warzyw — 390 t. (13 t.), przetwory mięsne — 2.283 t. (1.583 t.) oraz melasa — 10.480 t. (brak).

Szczególnie dobrze rozwija się eksport produktów hodowlanych, jak jaj, drobiu i bekonów.

Spośród wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się wywóz: cementu — 3.482 t. (2.210 t.), soli kuchennej i przemysłowej — 429 t. (326 t.), przetworów chemicznych — 171 t. (102 t.), karbidu — 73 t. (40 t.), oraz saletry — 1.796 t. (23 t.)

Najpoważniejsze wyniki daje tu eksport cementu, wykazując ok. 50%-owy wzrost oraz saletry.

Równie dobre rezultaty daje reeksport surowców włókienniczych oraz eksport wytworów z nich: bawełna i odpadki — 351 t. (152 t.), oraz tkaniny — 492 t. (439 t.) Zwiększa się również eksport skór — 374 t. (218 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów wzrasta wywóz drzewa tartego — 19.097 t. (8.849 t.), wyrobów z drzewa — 3.293 t. (1.943 t.), klepek — 175 t. (brak), oraz dykt i fornierów — 1.606 t. (1.072 t.)

Spośród grupy papierniczej dobrze rozwije się wywóz: papieru — 533 t. (246 t.), papy i tektury — 113 t. (102 t.) oraz celulozy — 740 t. (138 t.)

Z metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz: żelaza surowego — 2.139 t. (539 t.), żelaza handlowego — 8.208 t. (6.203 t.), blachy żelaznej i stalowej — 1.063 t. (300 t.), metali różnych — 691 t. (201 t.), naczyń emaliowanych — 154 t. (101 t.), cynku — 1.041 t. (693 t.) oraz blachy cynkowej — 369 t. (193 t.) Cała ta grupa wykazuje poważny wzrost eksportu.

Zmniejszył się natomiast w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem br. przede wszystkim wywóz niektórych wytworów roślinnych i zwierzęcych: mąki pastewnej — 669 t. (900 t.), masła — 534 t. (682 t.), cukru — 4.773 t. (9.689 t.), napoi alkoholowych — 19 t. (29 t.), makuchów — 1.000 t. (1.325 t.) oraz wytłoków buraczanych — brak (202 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny ok. 50%-owy spadek wywozu cukru. Z wytworów mineralnych i chemicznych zmniejszył się wywóz: koksu — 4.615 t. (5.943 ton), przetworów chemicznych — 171 t. (102 t.), salmiaku — 81 t. (101 t.), bieli cynkowej — 636 t. (776 t.), mączki kostnej — 41 t. (621 t.), oraz soli potasowej — brak (1.903 t.)

Spośród grupy drzewa i jego wyrobów zmniejszył się wywóz: bali i słupów — 7.181 t. (16.138 t.), mebli giętych — 329 t. (358 t.) oraz wyrobów koszykarskich — 113 t. (115 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich wykazują spadek wywozu: wyroby żelazne i metalowe — 339 t. (914 t.), szyny kolejowe — 1.202 t. (4.215 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 1.283 t. (1.883 t.)

Szczególnie poważny spadek wykazują tu przede wszystkim szyny kolejowe (ok. 71%).

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu wrześniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem sierpniem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Wrzesień 1938 r.	Sierpień 1938 r.	Wrzesień 1937 r.
Zboże	2.572	2.150	—
strączkowe	179	143	17
nasiona i rośliny	326	200	381
mąka	120	5	—
mąka pastewna	669	900	—
ryż wyłuszczony	128	13	104
mąka ryżowa	—	—	700
słód	937	222	834
ziemniaki	—	—	13
warzywa	263	30	7
owoce świeże	—	44	—
konserwy owocowe	12	7	1
szynki i inne pekl.	129	92	316
bekony	2.036	1.527	1.587
drób i ptactwo bite	121	13	139
jaja	3.296	2.497	2.578
masło	534	682	412
cement	3.482	2.210	261
sól kuch. i przemysł.	429	326	—
węgiel kamienny	461.033	443.140	500.200
węgiel bunkrowy	91.530	90.876	50.833
koks	4.615	5.943	13.802
smoła i pak smołowy	—	5	43
oleje i parafina	6	—	—
tłuszcze zwierzęce	—	3	6
konserwy warzyw	390	13	630
przetwory mięsne	2.283	1.583	2.061
cukier	4.773	9.689	606
napoje alkoholowe	19	29	17
makuchy	1.000	1.325	580
melasa	10.480	—	—
wytłoki buraczane	—	202	—
przetwory chemiczne	171	102	234
salmiak	81	101	60
karbid	73	40	55
biel cynkowa	636	776	228
mączka kostna	41	621	150
sól potasowa	—	1.903	4.900
saletra	1.796	23	9
skóry	374	218	137
tkaniny	492	439	522
bawełna i odpadki	351	152	226
bale i słupy	7.181	16.138	10.662
drzewo tarte	19.097	8.849	17.228
wyroby z drzewa	3.293	1.943	478
klepki	175	—	121
dykty i forniery	1.606	1.072	1.455
meble gięte	329	358	448

wyroby koszykarskie	113	115	56
papier	533	246	685
papa i tektura	113	102	204
celuloza	740	138	185
żelazo surowe	2.159	539	372
żelazo handlowe	8.208	6.205	5.083
blacha żel. i stalowa	1.063	300	1.018
metale różne	691	201	156
wyroby żel. i metal.	339	914	1.103
szyny kolejowe	1.202	4.215	1.012
rury żeliwne i żelazne	1.283	1.883	1.756
naczynia emaliowane	154	101	291
cynk	1.041	695	1.514
blacha cynkowa	569	193	276
różne	7.758	3.577	4.800
Razem	633.064	616.028	631.594

Wywóz zamorski w okresie: *styczeń — wrzesień br.* (5.603.746.1 ton) wykazuje nieznaczny 4.5%-owy wzrost w porównaniu z wywozem w tym samym okresie czasu ubiegłego 1937 roku (5.362.206.7 ton).

Wywóz zamorski w trzech pierwszych kwartałach br. wykazuje poważne zmniejszenie się tempa wzrostu w stosunku do 15.1% wzrostu w analogicznym okresie czasu 1937 r. i 1936 roku (4.660.921,6 ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu zam. w roku bieżącym zawdzięczać należy przede wszystkim dwom najpoważniejszym pozycjom towarów masowych (w nawiasie dane za 9 miesięcy 1937 r.) tj. węglowi bunkrowemu, wykazującemu rekordowe wyniki — 733.615 ton (433.421 t. wzrost ok. 77%) i drzewu: balom. słupom i kopalniakom — 111.339 t. (28.718 t.) oraz tarcicy — 166.964 t. (116.863 t.)

Poza tymi najpoważniejszymi towarami masowymi wzrósł wywóz nast. wytworów roślinnych i zwierzęcych (w nawiasie dane za 9 mies. 1937 r.): zboże — 21.114 t. (47 t.), nasiona i rośliny — 2.262 t. (2.006 t.). mąka — 252 t. (175 t.), mąka pastewna — 3.065 t. (507 t.), ryż wyłuszczony — 1.969 t. (675 t.). warzywa — 3.968 t. (91 t.), owoce świeże — 813 t. (630 t.), konserwy owocowe — 68 t. (25 t.), bekony — 14.595 t. (14.298 t.), jaja — 20.374 t. (14.833 t.). masło — 10.859 t. (4.076 t.), przetwory mięsne — 22.836 t. (17.222 t.). cukier — 56.924 t. (30.042 t.), napoje alkoholowe — 163 t. (98 t.), makuchy — 15.223 t. (9.178 t.). melasa — 11.580 t. (4.572 t.). oraz wytłoki buraczane — 6.178 t. (2.818 t.)

Spośród stosunkowo licznego szeregu powyższych pozycyj należy podkreślić nader poważny przeszło 100%-owy wzrost eksportu masła, ok. 40%-owy — przetworów mięsnych. ok. 90%-owy — cukru. przeszło 50%-owy — makuchów oraz przeszło 100%owy — melasy i wytłoków buraczanych.

Z grupy wytworów mineralnych i chemicznych zwiększa się wywóz: przetworów chemicznych — 1.315 t. (992 t.), bieli cynkowej — 5.671 t. (4.717 t.) i saletry — 1.863 t. (107 t.)

Zwiększa się również wywóz skór — 2.261 t. (2.133 t.) Z grupy drzewa oprócz wspomnianych już wyżej kopalniaków i tarcicy dobre rezultaty daje wywóz: wyrobów z drzewa — 10.763 t. (4.972 t.) i klepek 713 t. (660 t.) Ten poważny przeszło 100%-owy wzrost wywozu wyrobów z drzewa łączy się z wywozem kompletów skrzynek do Palestyny.

Spośród metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz jedynie blachy żelaznej i stalowej — 15.598 t. (15.232 t.) i to w stopniu bardzo nieznacznym.

Na czele pozycyj wywozu zam. wykazujących spadek w roku bieżącym stoi przede wszystkim węgiel kamienny. eksportowy — 4.019.288 t. (4.099.399 t.—spadek ok. 2%-owy) oraz koks — 70.296 t. (186.129 t. — spadek ok. 58%-owy).

Spadek wywozu węgla kamiennego spowodowały przede wszystkim zmniejszone wysyłki do: Argentyny, Belgii. Holandii, Norwegii i Szwecji. Podobnie i wywóz koksu tłumaczyć należy spadkiem wywozu do Norwegii i Szwecji.

Poza grupą mineralną wykazują spadek wywozu niektóre wytwory roślinne i zwierzęce: strączkowe — 616 t. (674 t.), mąka ryżowa — 74 t. (4.392 t.). słód — 6.317 t. (19.356 t.). ziemniaki — 1.395 t. (1.662 t.). szynki i inne peklowane — 1.922 t. (4.398 t.), drób i ptactwo bite — 286 t. (410 t.). tłuszcze zwierzęce — 24 t. (2.990 t.) oraz konserwy warzyw — 1.698 ton (2.306 t.)

Szczególnie poważny spadek wywozu wykazuje tu mąka ryżowa, słód. szynki i tłuszcze zwierzęce.

Z grupy wytworów mineralnych i chemicznych rok sprawozdawczy przynosi załamanie się wywozu: smoły i paku smołowego — 12.929 t. (14.650 t.), olei i parafiny — 171 t. (222 t.), nadal sody 3 t. (4 t.). siarczanu amonu — 12.091 t. (34.577 t.), salmiaku — 484 t. (574 t.). karbidu — 872 t. (1.430 t.). farb — 75 t. (141 t.). mączki kostnej — 1.410 t. (2.105 t.) oraz soli potasowej — 1.903 t. (7.605 t.)

Spośród powyższych pozycyj należałoby szczególniejszą uwagę zwrócić na poważny spadek tak dobrze rozwijającego się w roku ubiegłym wywozu siarczanu amonu i soli potasowej. Zmniejszenie się wywozu siarczanu amonu łączy się z wojną chińsko-japońską i spadkiem z tego powodu wysyłek do Japonii.

Z surowców i wyrobów włókienniczych zmniejsza się w roku bieżącym reeksport bawełny i odpadków — 2.906 t. (3.351 t.) oraz wywóz tkanin — 3.923 t. (5.647 t.)

Z grupy drzewa i jego wyrobów wykazują spadek wywozu: dykty i forniery — 11.149 t. (13.288 t.), meble gięte — 2.796 t. (4.230 t.) oraz wyroby koszykarskie.

Cała grupa papiernicza zmniejsza swój wywóz: papier — 3.524 t. (3.958 t.), papa i tektura — 1.699 t. (2.278 t.) oraz celuloza — 1.509 t. (3.614 t.)

Poważne załamanie się wywozu wykazuje grupa metali i wyrobów z nich: żelazo surowe — 5.034 t. (6.536 t.), żelazo handlowe — 70.046 t. (70.542 t.), metale różne — 1.350 t. (1.576 t.), wyroby żelazne i metalowe — 5.696 t. (22.537 t.), szyny kolejowe — 6.976 t. (44.762 t.) rury żeliwne i żelazne — 20.832 t. (23.830 t.), naczynia emaliowane — 1.368 t. (2.346 t.), cynk — 9.799 t. (11.499 t.) oraz blacha cynkowa — 2.917 t. (3.379 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę szczególnie poważny spadek wywozu szyn kolejowych (ok. 76%), spowodowany przede wszystkim zanikiem wywozu do Z. S. R. R. i Chin oraz zmniejszeniem się wywozu do Brazylii.

Równie poważna pozycja rur żeliwnych i żelaznych zmniejsza się dzięki spadkowi wywozu do Szwecji, Norwegii i Birmy.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. wykazuje spadek pojemności oraz wzrost ilości statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 570 (560) statków o pojemności 582.474 n. r. t. (580.350 n. r. t.), wyszło zaś 571 (563) statki o pojemności 574.494 n. r. t. (590.957 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: 1 miejsce — Szwecja, 2 — Polska, 3 — Finlandia, 4 — Dania, 5 — Anglia, 6 — Włochy, 7 — Norwegia, 8 — Niemcy, 9 — Stany Zjedn. Am. P., 10 — Estonia, 11 — Łotwa, 12 — Grecja, 13 — Holandia, 14 — Jugosławia, 15 — Portugalia, 16 — W. M. Gdańsk, 17 — Panama, 18 — Rumunia, 19 — Francja, oraz 20 — Islandia.

Dwie pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Przesuwają się natomiast: Finlandia z 4 na 3 miejsce, Dania z 5 na 4, Anglia z 3 na 5, Włochy z 7 na 6, Norwegia z 6 na 7, Niemcy bez zmian (8), Stany Zjednoczone A. P. z 11 na 9, Estonia z 12 na 10, Łotwa z 10 na 11, Grecja z 9 na 12, Holandia bez zmian (13) itd.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. wrześniu br. wyniósł 1.020 n. r. t. (1.036,3 n. r. t.)

Średnia ilość statków. przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (49). Średni postój statków w porcie w m. wrześniu br. wyniósł 60,7 godzin (62,1 godzin).

Ruch statków w miesiącu wrześniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	71	79.095	77	82.186
W. M. Gdańsk	2	1.564	3	1.564
Anglia	20	42.508	23	51.381
Dania	77	60.191	84	65.108
Estonia	30	20.594	32	22.492
Finlandia	66	76.401	69	78 404
Francja	1	1.263	1	1.263
Grecja	8	17.354	6	13.960
Holandia	28	9.134	27	7.628
Islandia	1	524	1	524
Jugosławia	2	6.110	2	6.110
Łotwa	15	17.213	13	17.001
Niemcy	43	31.337	42	31.231
Norwegia	48	44.031	42	34.324
Panama	2	1.369	2	1.369
Portugalia	1	3.688	1	3.688
Rumunia	—	—	1	2.673
Stany Zjedn. A. P.	7	21.973	8	23.151
Szwecja	132	97.343	123	88.360
Włochy	16	50.782	14	42.077
Razem	570	582.474	571	574.494

Podobnie, jak obrót towarowy wzrasta również w okresie: styczeń—wrzesień br. ruch statków, co ilustruje poniższe zestawienie:

W okresie styczeń — wrzesień 1938 r. przyszło 4.731 statków — 4.746.611 N. R. T., wyszło 4.737 statków — 4.765.094 N. R. T.

w okresie styczeń—wrzesień 1937 r. przyszło 4.171 statków — 4.135.830 N. R. T., wyszło 4.187 statków — 4.153.777 N. R. T.

Ruch pasażerów w związku z zakończeniem się sezonu w sumie ogólnej osłabł w stopniu bardzo poważnym, wykazując jedynie nieznaczny wzrost na wyjściu. Przyjechało bowiem 834 (1.887) pasażerów, w tym: z Anglii — 108 (291), Argentyny — 60 (66). Belgii — 38 (32), Brazylii — 20 (76), Danii — 157 (230), Finlandii — 19 (114), Francji — 47 (30). Holandii — 15 (25), Kanady — 1, Niemiec — 3 (12), Stanów Zjedn. A. P. — 335 (216), Szwecji — 30 (80), oraz via W. M. Gdańsk — 1 (27). Wyjechało zaś 3.116 (3.070) pasażerów, w tym: do Anglii — 690 (474), Argentyny — 502 (276), Belgii — 6 (14), Brazylii — 27, Danii — 176 (215), Francji — 94 (307), Kanady — 328 (55), Łotwy — 1 (1), Niemiec — 2 (10), Norwegii — 6 (12), Stanów Zjedn. Am. P. — 1.261 (722), Szwecji — 14 (92), Urugwaju — 7 oraz via W. M. Gdańsk — 2 (20).

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

DOSTAWY ZBOŻA DLA WOJSKA.

Przedstawiciele prywatnego handlu zbożem na Pomorzu skarżyli się ostatnio na swe pokrzywdzenie w zakresie dostaw wojskowych z korzyścią dla spółdzielczości rolniczej.

W związku z tymi skargami Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przy współudziale Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu i Stowarzyszenia Kupców Zbożowych i Nasiennych w Toruniu wystąpiła z interwencją

do Związku Izb i Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Na skutek wystąpienia Izby, Ministerstwo Spraw Wojskowych udzieliło wyjaśnień, które idą całkowicie po myśli postulatów kupiectwa prywatnego.

Na podstawie tego pisma kupiectwo prywatne z Szefostwem D. O. K. ustaliło warunki współpracy.

KWESTIA STAŁYCH CEN.

W związku z ukazaniem się rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych o ujawnianiu cen przedmiotów powszedniego użytku (Dz. U. R. P. Nr 60/38 poz. 468), kwestia stałych cen stała się specjalnie aktualna.

W myśl § 3 tego rozporządzenia ceny podane w cennikach, jak również ceny ujawnione bezpośrednio na przedmiotach powszedniego użytku winny zgadzać się z cenami istotnie pobieranymi.

Zorganizowane kupiectwo naszego okręgu już od dłuższego czasu podnosiło konieczność wprowadzenia stałych cen i ukazanie się wspomnianego rozporządzenia przyjęło jako ustawowe uregulowanie tej sprawy.

Tymczasem władze przemysłowe stanęły na stanowisku, że cytowany na wstępie przepis pozwala pobierać ceny niższe od ujawnionych. Przekreśla to oczywiście wprowadzenie stałych cen.

Obecnie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zabiega u władz o rozstrzygnięcie tej sprawy po myśli postulatów kupiectwa pomorskiego.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWEDZKI BILANS PŁATNICZY W ROKU 1937.

Szwedzkie Kolegium Handlowe dokonało ostatnio obliczenia szwedzkiego bilansu handlowego za rok 1937, posługując się przy tym nowymi sposobami wyliczeń. Rezultaty wyliczeń tych podaje poniższa tabela w mil. kr. szwedzkich.

Towary	*1936*	*1937*
przywóz	1.526	+ 2.012
wywóz	— 1.646	— 2.137
	— 120	— 125
Usługi i inne		
Frachty netto	+ 136	+ 170
Podarki emigrantów	+ 14	+ 17
Dochód ze szwedzkich kapitałów za granicą	+ 111	+ 131
% wypłacony zagranicy	— 6	— 14
% i dywidenda papierów szwedzkich za granicą	— 23	— 22
turystyka	— 2	— 7
razem netto	+ 242	+ 303
saldo z towarami	+ 122	+ 178
Ruch kapitału		
wywóz szwedzk. pap. wart.	+ 114	+ 92
wywóz zagran. pap. wart.	+ 126	+ 103
przywóz kapitału nieokreśl.	+ 111	+ 188
wywóz szwedzk. pap. wart.	— 70	— 93
wywóz zagran. pap. wart.	— 181	— 109
wywóz kapitału nieokreśl.	— 136	— 371
	— 36	— 190
złoto, srebro, monety	— 208	—+ 0
niepewne	+ 122	+ 12

Jak wynika z powyższego zestawienia, mimo ujemnego salda handlowego, saldo ogólne powiększyło się znacznie dzięki wzrostowi dochodów z usług o blisko 1/4. Przypisać to trzeba przede wszystkim pomyślnej koniunkturze w żegludze, która podniosła dochody z wysokości 136 mil. kr. na 170 mil. kr. Wzrósł również poważnie o 20 mil. kr. dochód z kapitałów szwedzkich, ulokowanych za granicą. Jedynie turystyka okazała się deficytową.

Wzrost pozycji za odsetki przypisać należy pomyślnej koniunkturze, a w związku z tym wzrostowi wypłacanej dywidendy. Nie zauważamy tego zjawiska przy obligacjach, niemniej zaobserwowane zwiększenie się wypłat przypisać należy, ponieważ wysokość zadłużenia była ta sama, opóźnionym spłatom odsetek. W przeciwieństwie natomiast do roku 1936 ruch zapasów złota był minimalny. Dodatnie saldo bilansu płatniczego wywołało zjawisko wywozu kapitałów za granicę, w formie pożyczek, gaszenia obligacyj znajdujących się w obcych rękach za granicą, spłaty kapitałów itp. W kierunku przeciwnym szedł wywóz papierów wartościowych; przybrały też na sile ruchy mające na celu uchronienie się przed spadkiem waluty. Wywóz kapitałów netto, wynoszący 190 mil. kr. był skompensowany nadwyżką dochodów.

Jeżeli chodzi o perspektywy na przyszłość to przewiduje się raczej zmniejszenie cyfry dochodów i to zarówno w dochodach z żeglugi (przewidywany spadek frachtów i przewozów) jak i z obcych kapitałów za granicą, choć istnieją możliwości skompensowania pomyślniejszym bilansem handlowym, którego saldo ujemne spadło z 133 mil. kr. na 94.8 w okresie I—VI rb.

PRODUKCJA I ZUŻYCIE SIŁY ELEKTRYCZNEJ W 1937 ROKU.

Ze względu na nasz wywóz węgla do Szwecji nie może nas nie interesować rozwój produkcji siły elektrycznej w Szwecji, biorąc pod uwagę, że do produkcji tej wykorzystywany jest coraz bardziej „węgiel biały“, czyli siła wodna, która w 1937 r. na ogólną siłę napędu 2,8 milionów KM., dała 1,9 mil. KM. — Ogólna produkcja siły elektrycznej wynosiła w 1937 r. 8 miliardów kilowat-godzin, wobec 1,45 miliardów w 1913 r. i 5 miliardów w 1929 roku. W ostatnich latach roczny wzrost produkcji wynosił 7 — 8 proc., natomiast na podstawie danych za rok bieżący można wnioskować, że wzrost w 1938 r. będzie znacznie skromniejszy.

Na 8 miliardów kilowat-godzin produkcji siły elektrycznej w 1937 r. 87,3 proc. zostało wyprodukowane przy pomocy siły wodnej, pomimo, że w roku tym z powodu suszy brak było wody w wielu dzielnicach Szwecji.

Wśród konsumentów energii elektrycznej pierwsze miejsca zajmują: wielki przemysł, który w 1937 r. zużytkował 4 miliardy kilowat-godzin, gdy w 1925 r., tj. przed strajkiem angielskich górników w kopalniach węgla, konsumcja wynosiła tylko 1,6 miliardów kilowat-godzin, przemysł elektrochemiczny i cieplny — 1,2 miliardy (733 miliony), zapotrzebowanie domowe 935 milionów (371 milionów), koleje 596 milionów (117 milionów).

Szczególnie elektryfikacja kolei i tramwajów postępuje w Szwecji w szybkim tempie. Zużytkowanie przez nie prądu elektrycznego w 1937 r. wykazuje wzrost o 19,4 proc. w porównaniu do roku poprzedniego.

Wartość brutto sprzedanej siły elektrycznej w 1937 r. wynosi 199 mil. kor., wobec 181,5 mil. kor. w 1936 r.

W ciągu 1938 r. rozpoczęto budowę kilku większych siłowni jak również i rozbudowę już istniejących.

ROZWÓJ PRZEMYSŁU.

Zbyt mało zwraca się uwagę na zmiany struktury gospodarczej, jakie dokonywują się w państwach bałtyckich, m. innymi w Danii.

Na pierwszy rzut oka przeciw uprzemysłowieniu Danii przemawiałby brak własnych surowców i środków opałowych. Kompensują jednak te braki: korzystne położenie Danii jako kraju tranzytowego, obfite w porty naturalne wybrzeże oraz tani transport morski, który sprawia, że przemysł duński otrzymuje węgiel angielski po takiej samej cenie, co kupiec londyński.

Jeszcze 50 lat temu nastąpiło przestawienie się Danii z gospodarki zbożowej na hodowlaną i spożywczą, co pociągnęło za sobą powstanie przemysłu rolnego i spożywczego.

Dziś na 3,8 mil. ludności blisko 30 proc. (1.016.098 ludzi) pracuje w przemyśle. Można więc powiedzieć, że Dania osiągnęła zdrową strukturę gospodarczą państwa rolniczo-przemysłowego.

Podstawowym przemysłem, opartym na miejscowym surowcu, jest przemysł rolny. — Przeróbkę zlokalizowano w olbrzymich mleczarniach i rzeźniach, fabrykach konserw i mleka skondensowanego. Osobną gałąź stanowią cukrownie (11 zakł.), browary o produkcji 120 mil. hl., drożdżownie oraz olejarnie, w których przetwarza się surowiec, sprowadzany z zagranicy. Ciekawe przy tym zachodzi tu zjawisko: w miarę wzrostu eksportu masła, rośnie konsumcja namiastki — margaryny.

Równie ściśle ze strukturą kraju związany jest przemysł ceramiczny (dobra glina w pobliżu portów), cementowy, jak i mniejszy znacznie — drzewny.

Całkiem odrębną grupę stanowi przemysł metalowy i maszynowy. Zacząwszy od budowy maszyn, potrzebnych w przemyśle spożywczym, potrafi on dziś sprostać najbardziej skomplikowanym zamówieniom. Działalność przemysłu okrętowego wyraża się w następujących cyfrach:

wybudowano statków w 1937 r. (BRT.) 127.876, wartości w mil. koron 62,7, wartość akcesoryj w mil. kor. 65,2. Z tego eksportowano w mil. kor. 55,7;

w r. 1936 wybudowano statków (BRT.) 86.322, wartości w mil. kor. 48,2, wartość akcesoryj w mil. kor. 50,6. Z tego eksportowano w mil. koron 41,—;

w r. 1935 wybudowano statków (BRT.) 108.933, wartości w mil. koron 48.4. wartość akcesoryj w mil. koron 48,1.

Dodać należy, że 10 stoczni duńskich buduje blisko 15% tonażu świata.

Jednym z najstarszych jest przemysł tekstylny, oparty na sprowadzanych półfabrykatach; pokrywa obecnie połowę zapotrzebowania. Fabryki przetworów kauczukowych (organo-preparaty z gruczołów zwierzęcych — insulina itp.) kosmetycznych, farb itp. dopełniają reszty.

Ogólna wartość produkcji duńskiego przemysłu kształtowała się następująco:

przemysł	1937 r.	1936 r.	1935 r.
	w milionach koron		
spożywczy	1.205	1.128	1.100
tekstylny	190	194	168
odzieżowy	187	179	170
skórzany	73	72	73
drzewny	87	78	73
ceramiczny, kamieniarski szklany itp.	91	90	87
metalowy i maszynowy	647	544	498
techniczno-chemiczny	118	105	91
	2.596	2.390	2.260

Godną uwagi jest struktura prawna przemysłu. Uderza nadzwyczajny liberalizm: zaledwie 80 zakładów należało do państwa, na spółki akcyjne przypada 2.752, na spółdzielnie względnie mało bo 2.566, z tego gros na przemysł spożywczy, na jednostkową własność — 96.404 przedsiębiorstw. Przemysłowcy wyłaniają ze siebie, dla obrony swych praw i interesów i w celu reprezentacji wobec Rządu Radę Przemysłową, która prowadzi własne Biuro Eksportowe, wyszukujące i opracowujące nowe rynki zbytu.

Wyrazem tendencji rozwojowej przemysłu jest następujący wskaźnik produkcji:

rok 1937	1936	1934	1932	1930	1927
rok 1929 = 100					
134	130	117	91	108	86

Dowodzi to, że wykorzystano koniunkturę, i przemysł pracuje pełną parą. Łączy się z tym udział przemysłu w eksporcie (30%), wyrażający się cyfrą 400.000.000 kr. Prym wiedzie tu przemysł metalowy, wywożący maszyn, samochodów za 82.3 mil. kr., okrętów za 53,7 mil. kr., spożywczy i olejarski za 86,7 mil. kr. Polska jest jednym z mniejszych odbiorców duńskiego przemysłu, zakupując statki, wyroby metalowe (za 2.344 tys. zł w I półr. br.) tłuszcze, farby, artykuły farmaceutyczne, maszyny, samochody.

Przystępując do ogólnej charakterystyki przemysłu duńskiego zwrócić trzeba uwagę na to, że jest on przemysłem uszlachetniającym, opartym tylko w części na własnym surowcu. Na pomyślny jego rozwój złożyły się: dogodne położenie geograficzne, tani dowóz paliwa, rzutkość inicjatywy prywatnej, opartej na solidnej podbudowie kapitałowej, dobra jakość i nowoczesność wytworów. Dużym atutem jest wysoki poziom kulturalny robotników.

Przykład Danii naśladuje obecnie szereg państw bałtyckich, rozbudowujących przemysł uszlachetniający, dla Polski winien on stanowić zachętę do rozbudowy przemysłu spożywczego, polepszającego jakość naszych produktów rolnych. Polska bierze udział w uprzemysłowieniu Danii przez dostarczenie brakujących jej surowców rolniczych oraz środków opałowych. Eksport węgla naszego rozwija się do Danii coraz lepiej i wzrósł w I półroczu rb. o 15% tj. do 3.009 tys. zł. Dostarczamy ponadto nasion oleistych, drzewa, artykułów włókienniczych, wyrobów metalowych, utrzymując saldo dodatnie.

Mgr J. Klimek.

NOWE ZŁOŻA RUDY ŻELAZNEJ.

Finlandzkie pismo „Uusi Suomi" sygnalizuje wykrycie bogatych złóż wysokoprocentowej rudy żelaznej w Vuolijoki koło Ohtamaeki. Złoża rozciągają się na przestrzeni 2 do 3 km. ruda ma zawierać 60 proc. żelaza i 10 proc. tytanu.

Wobec dążeń przemysłu Finlandii do uniezależnienia od importu surowców i półfabrykatów, wykrycie nowych złóż ma dla Finlandii wielkie znaczenie.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KANAŁ REN — DUNAJ, A POLSKA.

Prasa niemiecka poświęca ostatnio dużo miejsca sprawie budowy kanału Ren—Dunaj, analizując zwłaszcza stanowisko, jakie zajmie zagranica wobec tej inwestycji, która torując drogę nowym drogom handlowym, stanowi zarazem instrument mogący przynieść w zakresie przewozów śródlądowych uszczerbek innym. W związku z tym „Hansa", organ niemieckich sfer portowych, poświęca w swej korespondencji z portów p. o. c. kilka uwag o sytuacji Polski wobec kanału projektowanego. Polska, jak wiadomo, lansuje projekt kanału Bałtyk — Morze Czarne, któryby przejął znaczną część tranzytu między Europą północną i południową. Koszt jego budowy miałby wynieść 200 milionów. Korespondent „Hansy" stwierdza, że kanał Ren — Dunaj, stanowi poważną konkurencję dla planu polskiego, któryby jedynie miał rację bytu w razie natychmiastowego rozpoczęcia robót. Z drugiej znów strony podkreśla, że kanał ten przechodząc przez polski okręg przemysłowy, powiększyłby znacznie zdolność eksportową przemysłu polskiego, zwłaszcza na Bliski Wschód i Bałkany, a to dzięki obniżce kosztów transportu. Również usplawnienie Wisły umożliwi przerzucenie transportu towarów masowych z kosztownej drogi żelaznej na tańszą — wodną. Aktualne uwagi niemieckiego korespondenta zasługują na uwagę, ponieważ wskazują na to, iż Niemcy doceniają znaczenie roli Polski jako kraju tranzytowego i widzą w niej poważną konkurentkę w swej ekspansji na południe.

ROZBUDOWA HOLENDERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Na kongresie portu Rotterdamskiego holenderski premier Colijn stwierdzając, że holend. flota handl. zmniejszyła się znaczniej, niż przeciętna obniżka tonażu światowej floty, zapewnił, że rząd holenderski użyje wszystkich możliwych środków stojących do jego dyspozycji, by przyjść z pomocą żegludze holenderskiej i wskazał na konieczność jej odmłodzenia.

ROZWÓJ MAŁEJ ŻEGLUGI W HOLANDII.

Podobnie jak na lądzie, rozwinęła się w ostatnich czasach komunikacja samochodami ciężarowymi przewożącymi towary „od drzwi do drzwi", tak i na morzu daje się zauważyć wzrost t. zw. małej żeglugi pozwalający na bezpośredni dowóz towarów. Holenderski tygodnik gospodarczy „Economische Voorlichtig" w artykule poświęconym kabotażowi holenderskiemu oświetla rozwój jego w Holandii charakterystycznymi liczbami, z których wynika, że ilość motorowców średniej pojemności t. j. od 200 do 500 ton zwiększyła się od 1933 r. z 71 do 187, czyli o przeszło 150 proc. W związku z tym również i budowa małych statków doznała w Holandii szczególnego rozwoju. — Według „Lloyd's Register" na 30 czerwca rb. było na świecie w budowie 258 motorowców pojemności od 100 do 2000 ton, w tym w Holandii 78, w Niemczech 53 i w Wielkiej Brytanii 36.

Mała żegluga w Holandii zawdzięcza swój rozwój w dużej mierze ułatwieniom finansowym. Zdarza się, że kapitan-właściciel statku wpłaca początkowo tylko 10 proc. ceny statku, resztę dostarcza po części bank hipoteczny, po części kredytuje konstruktor lub dostawca motoru zajmując drugie miejsce w hipotece. — Początek do finansowania budowy małych statków tego rodzaju dał rząd holenderski w 1934 r. zwalczając w ten sposób bezrobocie na stoczniach holenderskich. Wówczas kapitan-armator musiał rozporządzać kapitałem wynoszącym 25 proc. ceny statku, 50 proc. na pierwszą hipotekę dostarczał kapitał prywatny, a rząd udzielał najwyżej 15 proc. do maksymalnej granicy 10.000 florenów na drugie miejsce hipoteczne. Resztę, tj. 10 proc. kredytował konstruktor lub dostawca motoru. Stopa procentowa pożyczek rządowych wynosiła 6 proc., przy dziesięcioletniej amortyzacji. W ogóle rząd udzielił kredyt w 72 wypadkach na sumę około pół miliona florenów. Od 1 lipca 1937 r. rząd zaprzestał udzielania pożyczek, gdyż w owym czasie z jednej strony stocznie miały dość zamówień, a z drugiej finansowanie budowy statków przez kapitał prywatny nie przedstawiało trudności,

LINIA ŻEGLUGOWA RUMUNIA—ROTTERDAM — ANTWERPIA.

Rumuńskie towarzystwo żeglugowe „Serviciul Maritim Roman" otwiera nową regularną linię żeglugową pomiędzy portami rumuńskimi Konstancą, Gałaczem i Brailą a Rotterdamem — Antwerpią. Pierwsza podróż obsługującego tę linię statku s/s „Bucegi" zapowiedziana jest na 20 października br.

PRZEMYSŁ OKRĘTOWY, A POLITYKA HANDLOWA WE WŁOSZECH.

Liverpoolski „Journal of Commerce" sygnalizuje wzrost ruchu towarów między Włochami a portami Północnej Europy i udziału floty włoskiej w przewozach. W ciągu 7 pierwszych miesięcy rb. import włoski z tych portów wynosił 5 mil. ton przewiezionych na statkach włoskich i 3,5 mil. ton pod obcą banderą, natomiast w analogicznym okresie 1930 r. stosunek ten był odmienny, mianowicie, włoskie statki przewiozły 2,5 mil. ton, a obce 4 mil. ton. Do wzrostu udziału bandery włoskiej w przewozach przyczyniła się przede wszystkim stosowana przez Włochy nowa metoda polegająca na zakupywaniu węgla na warunkach fob i na przesunięciu zakupów węgla z Anglii do Niemiec. Ponieważ niemiecka flota trampowa jest znacznie mniejsza od angielskiej, łatwo było zapewnić dla statków włoskich przewóz węgla z Niemiec.

Cytując te uwagi umieszczone w „Journal of Commerce", dziennik antwerpijski „Lloyd Anversois" uzupełnia je wiadomościami o dalszej penetracji włoskiej żeglugi na północ Europy. Wspomina więc o obsłudze Gdyni przez Tow. włoskie „La Costiera" współpracujące z Tow. „Żegluga Polska" sygnalizuje dalej, że między Szwecją a Włochami toczą się pertraktacje w sprawie zamówień statków na stoczniach włoskich za dostawy szwedzkiej stali i celulozy. Szwecja jednak domaga się, aby dostawy te odbywały się pod banderą szwedzką. Co się tyczy ekspansji włoskiej żeglugi w kierunku Norwegii, to próby te należy uważać za nieudane. Wprawdzie Norwegia zamówiła statki na stoczniach włoskich, za które płaci rybami, jednak transport tych ryb odbywa się na statkach norweskich, pod tym bowiem warunkiem rząd w Oslo zwraca eksporterom ryb całkowity koszt frachtu.

WOLNY PORT W BEJRUCIE.

Hamburski tygodnik „Wirtschaftsdienst" sygnalizuje, że rząd Iranu prowadzi pertraktacje z rządem Syrii w sprawie ustanowienia strefy wolnej w porcie Bejrut.

ŻEGLUGA PALESTYŃSKA.

Korespondent Holenderskiego Biura Prasowego (Algemeen Nederlandsch Presbureau) sygnalizuje z Haiffy, że antysemicka polityka Włoch może wywołać poważne zmiany w liniach palestyńskich. Linie te są obsługiwane przez statki włoskich towarzystw żeglugowych. Nawet w czasach najgorszego kryzysu w żegludze, linia Triest — Palestyna obsłu-

giwana przez Lloyd Triestino była dochodową. Obecnie ruch pasażerski na statkach włoskich wynosi rocznie 40 — 50 tys. osób, co daje dochodu około pół miliona funtów szterlingów.

Korespondent wspomina o projekcie powstania mieszanego, tj. angielsko-palestyńskiego tow. żeglugowego, któreby się podjęło zorganizowania transportów morskich między Palestyną a Europą Zachodnią.

SZYBKOŚĆ STATKÓW.

Na początku 1938 r. było zapisanych do rejestrów pod różnymi flagami ok. 2647 statków morskich powyżej 3000 ton brutto o ogólnej pojemności 19.787 tys. ton brutto. Z tego na W. Brytanię przypada 42,3 proc., a na inne kraje 57,7 proc. Z ogólnej tej sumy na statki zbudowane w ostatnich 8 latach (1930-37) przypada 32 statki — 4.417 tys. ton brutto. (W. Brytania — 41,2 proc., inne kraje 58,8%). Statki zbudowane w tym okresie odznaczają się znacznymi udoskonaleniami wzmagającymi ich rentowność. Jedną z przyczyn wpływających na to, był głęboki w tym okresie kryzys żeglugowy zmuszający do szukania ekonomiczniejszego typu statku. Do ważniejszych udoskonaleń należy zwiększenie szybkości statków. Uwidacznia się to w tym, że ok. 44.7 proc. tonażu zbudowanego w tym okresie posiada szybkość przekraczającą 16 węzłów, 31,5 proc. szybkość od 14 do 16 węzłów, a tylko 23,8 proc. szybkość poniżej 14 węzłów. Obok wzmożenia szybkości zaznacza się tendencja do budowania motorowców miast parowców. Przodują tutaj kraje skandynawskie, które w tym okresie (8 lat) nie zbudowały żadnego parowca. Ogółem ze zbudowanego w tym okresie tonażu 66,9 proc. przypada na motorowce, a 33.1 na parowce.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

TERMINOWE PROLONGOWANIE POZWOLEŃ PRZYWOZU.

W związku z notowanymi ostatnio trudnościami komunikacyjnymi przy transportach towarów importowanych, Ministerstwo Przemysłu i Handlu upoważniło Komitet Przywozowy R. H. Z. i izby przemysłowo-handlowe do liberalnego traktowania wniosków zainteresowanych importerów co do przedłużania terminu ważności pozwoleń przywozu na towary:

1) przywożone z Czechosłowacji lub przewożone przez Czechosłowację;

2) przywożone drogą morską — na porty polskiego obszaru celnego.

Upoważnienie do liberalnego traktowania prolongat dotyczy pozwoleń przywozu, których termin ważności upłynął po dniu 15 września 1938 r. Prolongata nie może przekraczać daty 31 października 1938 r. i dokonana zostaje za pobraniem pełnych opłat manipulacyjnych.

ZASADY PREFEROWANIA EKSPORTUJĄCYCH IMPORTERÓW PRZY PODZIALE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu ustaliło prowizorycznie następujące zasady preferowania przy podziale kontyngentów przywozowych firm importerskich, prowadzących równocześnie działalność eksportową:

1) przydziały dodatkowe należą się wyłącznie tym importerom eksportującym, którym, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przysługuje prawo uzyskiwania pozwoleń przywozu;

2) dodatkowe przydziały dotyczyć będą wyłącznie tych artykułów, które wchodzą w zakres importu, uprawianego dotychczas przez firmę uzyskującą je; wyjątki od tej zasady będą indywidualnie ustalane przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu;

3) przydziały dodatkowe należą się eksportującym importerom, których działalność eksportowa podpada pod następujące kryteria: a) bezpośrednie dokonywanie eksportu; b) stały charakter eksportu; c) wywóz na rynki wolnodewizowe i nie w transakcjach wiązanych; wywożący na rynki clearingowe i w transakcjach wiązanych winni otrzymywać przydziały dodatkowe tylko o tyle, o ile dokonują poza tym eksportu odpowiadającego punktom a i b — na rynki wolnodewizowe;

4) preferowanie opiera się na podwyższaniu przydziałów eksportującego importera, wynikających z podziału kontyngentów bieżących o 15 proc., przy czym zasadnicze przydziały uzyskujących przydziały dodatkowe nie mogą być niższe od najwyższej sumy przydziałów, uzyskanych w jednym z ostatnich 3 okresów kontyngentowych przez daną firmę z kontyngentów przywozowych danego artykułu z danego kraju. Wyjątek w tym względzie będzie zachodzić w przypadku podziału kontyngentu niższego, niż ogół kontyngentów uruchamianych w okresie kontyngentowym, który w myśl poprzedniego zdania, został przyjęty za bazowy dla danego eksportującego importera. W tym przypadku minimalny jego przydział redukuje się proporcjonalnie. Stosowanie preferencji nie może doprowadzić do przekroczenia wysokości dzielonego kontyngentu.

Powyższe zasady należy stosować zarówno przy podziale centralnym jak i regionalnym:

5) spod preferencji wyłącza się protokólarny udział W. M. Gdańska: gdańscy importerzy eksportujący uczestniczą w preferencjach wyłącznie w przypadkach podziału kontyngentu, w którym W. M. Gdańsk protokólarnego udziału nie posiada;

6) importerzy ubiegający się o dodatkowy przydział z tytułu dokonywanego eksportu powinni tę okoliczność uwidocznić specjalnie na podaniach o pozwolenia przywozu.

Izby przemysłowo-handlowe i organizacje (uprawnione do przyjmowania podań o pozwolenia przywozu) sprawdzają informacje podane przez petentów, a dotyczące ich działalności eksportowej, a w razie niemożności zbadania danych w sprawie tej działalności, zasięgają każdorazowo odpowiednich informacyj w Państwowym Instytucie Eksportowym i t. p.

Równocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zleciło Komitetowi Przywozowemu opracowanie i wprowadzenie w życie z dniem 1 I 1939 r. (w miejsce prowizorium, ustalonego wyżej) systemu preferowania importerów eksportujących, któryby opierał się na następujących zasadach:

1) dodatkowe przydziały uzyskiwaliby wyłącznie ci eksportujący importerzy, którzy odpowiadaliby warunkom, ustalonym dla prowizorycznego systemu preferencji w części pierwszej niniejszego, pod punktami 1, 2, 3 i 5;

2) wysokość dodatkowych przydziałów ustalana byłaby w zależności od wartości eksportu, dokonanego w ostatnim roku kalendarzowym przez petenta na rynki wolnodewizowe;

3) na początku każdego nowego roku kalendarzowego byłaby sporządzana lista importerów eksportujących, którzy odpowiadają warunkom, wymaganym dla uzyskania dodatkowych przydziałów wraz z wyszczególnieniem globalnej wartości eksportu, dokonanego przez każdego z nich w ubiegłym roku kalendarzowym na rynki wolno-dewizowe oraz artykułów, w zakresie których wnioski odnośnych petentów o preferencje są uzasadnione. Lista ta byłaby ustalona przez Komitet Przywozowy R. H. Z. na podstawie wniosków zainteresowanych. Wnioski takie byłyby kierowane do Komitetu Przywozowego R. H. Z. przez izby przemysłowo-handlowe względnie organizacje, uprawnione do przyjmowania podań o pozwolenia przywozu, a zgodność z rzeczywistością okoliczności, w nich przytoczonych, poświadczona przez te izby względnie organizacje.

Izby i organizacje, sprawdzając dane, podawane przez petentów, dla ustalenia rozmiarów eksportu z reguły posiłkowałyby się zestawieniami odprowadzonych przez petenta dewiz, sporządzanymi przez banki lub władze dewizowe. Cała dokumentacja przedłożona przez petenta i zebrana przez izbę względnie organizację, zostałaby załączona do wniosku. przesyłanego do Komitetu Przywozowego R. H. Z.

4) Preferencja byłaby ustalona przez Komitet Przywozowy R. H. Z. w procentach kontyngentów oddzielnie dla każdego artykułu, który wchodziłby w grę przy preferowaniu; wysokość tego procentu byłaby podawana Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia. Udział wartości eksportu, dokonanego przez każdego z importerów eksportujących, których wnioski o preferencję w zakresie danego artykułu okazałyby się uzasadnione w ogólnej wartości eksportu, dokonanego przez tychże importerów przedstawiałby udział tegoż importera w procencie preferencyjnym, ustalonym jak wyżej. Przerachowanie tego udziału na procent kontyngentów danego artykułu ustalałoby indywidualny procent preferencji danego importera. Każdy przydział importerów eksportujących, posiadających indywidualny procent preferencji w udzielonym kontyngencie, uzyskiwany w roku, na który zostały obliczone odnośne indywidualne procenty preferencji, byłby zwiększony o indywidualny procent preferencji danego importera.

Przykład: Komitet Przywozowy ustalił a Ministerstwo Przemysłu i Handlu zatwierdziło procent preferencyjny na kontyngenty przywozowe artykułu X na dany rok (preferencyjny) na 30 proc. Importerzy eksportujący A, B i C, których wnioski o preferencje w zakresie artykułu X zostały uznane za uzasadnione, wyeksportowali do krajów wolnodewizowych w poprzednim roku kalendarzowym:

Importer A — zł 600.000, B — zł 250.000, C — zł 150.000. Razem zł 1.000.000.

Indywidualny udział procentowy w preferencji będzie wynosił: dla importera A — 60 proc., B — 25 proc.; C — 15 proc. preferencji.

W rezultacie indywidualny udział w preferencji — w procencie kontyngentów, uruchamianych w danym roku na dany artykuł — wynosić będzie: dla importera A — 18%, B — 7.5%, C — 4.5%.

Jeżeli importer A postawił wniosek o preferencje w zakresie nie tylko artykułu X, ale i artykułu Y i jeżeli wniosek ten został uznany za uzasadniony, wobec tego, że importer A importował dotychczas artykuł Y (p. 2 pierwszej części niniejszego) itd. — importer A, oprócz indywidualnego procentu preferencji w zakresie kontyngentów artykułu X będzie posiadał również indywidualny procent preferencji w zakresie kontyngentów artykułu Y itd.

KONTYNGENTY ULGOCŁOWE.

Podania o przydziały kontyngentów ulgocłowych na pewne artykuły winny być przesyłane wraz z dwoma kopiami do Ministerstwa Skarbu za pośrednictwem Ministerstwa

Przemysłu i Handlu przez Komitet Przywozowy, o ile chodzi o artykuły, na które kontyngenty są dzielone centralnie. Natomiast przy podziale regionalnym podania kierować należy wprost do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Kontyngenty ulgcełowe odnoszą się do następujących artykułów: poz. 58 p. 1 morele z Italii i Węgier, poz. 58 p. 2 brzoskwinie z Italii i Węgier, poz. 58 p. 2 arbuzy z Italii i Węgier, poz. 117 śledzie solone, poz. 282 szampan z Francji, poz. 424 quebracho z Argentyny.

WYWÓZ GRZYBÓW SOLONYCH I MARYNOWANYCH.

Stosownie do wyjaśnienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Nr HZ. IX — 1/322) inspektor standaryzacyjny, wydając zaświadczenia na zwolnienia od cła wywozowego partii grzybów solonych i marynowanych, może zażądać od eksportera równoczesnego przedstawienia zaświadczenia walutowego na daną partię towaru, a to celem porównania wartości towaru zadeklarowanej w zaświadczeniu walutowym z wartością rzeczywistą towaru.

INSTRUKCJA ŻEGLUGOWO-CELNA PRZY TRANSPORCIE ŚRÓDLĄDOWYM.

Jako załącznik do zarządzenia Ministra Skarbu z dnia 4 VIII 1938 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 24/1938, poz. 601), wydanego w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji, ogłoszona została instrukcja żeglugowo-celna, która weszła w życie w dniu 1 X 1938 r. Zawiera ona ogólne oraz szczegółowe przepisy dla organów celnych w przedmiocie postępowania przy wykonywaniu kontroli celnej towarów przywożonych i wywożonych z zagranicy śródlądowymi drogami wodnymi.

W dziedzinie tej brak było dotychczas usystematyzowanych przepisów. Instrukcja składa się z następujących działów: a) przepisy ogólne, b) odprawa przywozowa w granicznych urzędach celnych, c) przekazywanie towarów, d) odprawa wywozowa w granicznych urzędach celnych, e) odprawa wywozowa w wewnętrznych urzędach celnych, f) spław drzewa tratwami, g) odprawa statków, h) ruch statków na wodach granicznych, i) kwalifikowanie statków przeznaczonych do przewozu towarów celnych, k) przepisy końcowe.

W dziale dotyczącym kwalifikowania statków, zamieszczone zostały przepisy o sposobie budowy statków przeznaczonych do przewozu towarów celnych drogami wodnymi śródlądowymi.

Nowa instrukcja stanowi, jeśli chodzi o komunikację drogami wodnymi śródlądowymi, odpowiednik Instrukcji kolejowo-celnej, wydanej w 1930 r. (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 17/1930), morsko-celnej z 1936 r. (Monitor Polski Nr 81/1936; Dz. Urz. Min. Sk. Nr 9/1936) oraz pocztowo-celnej z 1937 r. (Monitor Polski Nr 177/1937; Dz. Urz. Min. Sk. Nr 20/1937).

MATERIAŁY INFORMACYJNE PRZY OFERTACH DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Nawiązując do notatki p. t. „Współpraca eksporterów z placówkami zagranicznymi" w nr. 17 „Biuletynu", podajemy poniżej uwagi nadesłane przez Konsulat Gen. R. P. w Chicago na pokrewny temat. Z uwag tych wynika, że przy przesyłaniu próbek, nadsyłanych pod adresem urzędu konsularnego, czy też bezpośrednio importerów, eksporterzy polscy winni udzielać równocześnie możliwie szczegółowych informacyj o samym towarze, np. odnośnie materiałów włókienniczych procentowy skład surowca zasadniczego (np. 80% wełny, 20% bawełny itp.), ilość nitek na cal kwadratowy, wagę jarda kwadratowego, szerokość; odnośnie materiałów drewnianych — rodzaj drzewa, sposób wykonania i wykończenia (gładzone, politurowane, lakierowane, inkrustowane itd.) Odnośnie materiałów chemicznych wskazanym jest dołączenie do oferty analizy, sporządzanej przez powołane do tego czynniki.

Udzielanie przez eksporterów polskich możliwie szczegółowych informacyj o oferowanych przez nich artykułach ułatwi akcję skontaktowania ich z importerami miejscowymi, oraz pozwoli ewentualnym importerom na bardziej konkretne skalkulowanie opłacalności zakupów. Niektórzy eksporterzy zagraniczni oferujący do Stanów Zjedn. A. P., tak daleko posuwają się w swojej akcji informacyjnej, nie mówiąc już o bardzo szczegółowych danych odnośnie jakości towaru, jego ceny, iż przy nawiązywaniu kontaktów podają nawet importerom lata pracy swojej jako eksporterów, z jakimi krajami są w kontakcie itd. System ten daje dobre wyniki oraz wzmacnia tak zainteresowanie, jak i zaufanie importerów do eksporterów danego kraju.

Zbyt ogólnikowe podawanie urzędom konsularnym informacyj o oferowanych przez eksporterów towarach stwarza krępującą czasem sytuację, która powoduje od razu przy pierwszym zetknięciu się z importerami nieprzychylne nastawienie się ich do nawiązania kontaktu. Okoliczności te dają szczególnie ujemne wyniki, gdy wskutek szczupłych informacyj o danym oferowanym przez eksporterów towarze wydziały handlowe konsulatów nie mogą od razu udzielić szczegółowych odpowiedzi na zadawane przez importerów konkretne pytania o towarze. W wypadku, gdy eksporterzy zwracają się bezpośrednio do importerów, zmuszeni są importerzy do zbierania dodatkowych informacyj, co utrudnia nawiązanie kontaktu i powoduje krytyczne ustosunkowanie się importerów w pierwszej nawet fazie kontaktu.

Udzielanie przez eksporterów polskich możliwie szczegółowych informacyj wzmocni zaufanie miejscowych importerów do towarów pochodzenia polskiego, oraz solidności i wyrobienia kupieckiego polskich eksporterów.

Przy składaniu ofert należy podawać miary i wagi kraju importującego, co ułatwia importerom przeprowadzenie kalkulacji.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W OKRĘGU KALKUTY (INDIE BRYTYJSKIE).

Z badań przeprowadzonych przez Konsulat R. P. w Kalkucie wynika, że północno-wschodnia część Indyj Brytyjskich może być większym, niż dotychczas odbiorcą szeregu produktów pochodzenia polskiego. Realne możliwości powiększenia dostaw istnieją przede wszystkim w zakresie wyrobów włókienniczych, wyrobów drzewnych, chemikalij, żelaza i innych pozycyj drobniejszych.

Zainteresowanie artykułami włókienniczymi istnieje, zwłaszcza, że wielu importerów wyraża się przychylnie o jakości wyrobów polskich. Zamówienia spodziewane są na jesieni na podstawie nowych kolekcyj wzorów.

Spośród artykułów drzewnych poszukiwane są najbardziej dykty. Posiadanie przez firmy zagraniczne specjalnych składów z zapasami stwarza dla dostaw polskich dużą konkurencję. Importerzy interesują się również sprowadzaniem z Polski skrzynek dyktowych, których wymiary musiałyby się stosować do wymagań poszczególnych odbiorców.

Wprowadzenie mebli giętych związane jest z potrzebą przedstawienia wzorów i katalogów, oraz złożenia ofert z cenami. Ramy do obrazów produkcji polskiej są poszukiwane, dotychczas w znacznym stopniu szły przez obce pośrednictwo. Szersze zdobycie rynku odbiorczego wymaga konsekwentnego opracowywania go oraz zaznajomienia dość konserwatywnych odbiorców z jakością towaru polskiego, odpowiedniego składania ofert, przesyłania wzorów itp.

Dla rozwinięcia dostaw kleju, zwłaszcza dla zakładów przemysłowych, pożądana jest sprzedaż ze stocków, podobnie jak oferują klej firmy angielskie, które poza tym udzielają dwumiesięcznego kredytu. Odbiorcami kleju w Indiach są również firmy produkujące zapałki.

Na podobnych zasadach, co import kleju, opierają się dostawy artykułów azotowych. W grę wchodzą niewielkie ilości importowe, a ceny muszą być dość niskie ze względów konkurencyjnych.

Spośród artykułów chemicznych największy zbyt znaleźć może biel cynkowa. Przeprowadzone analizy produktu polskiego wypadły pomyślnie.

W zakresie cynku daje się ostatnio odczuwać dość silna konkurencja australijska. Dostawy z Polski były dotychczas dość znaczne.

Z wyrobów żelaznych w pierwszym rzędzie w grę wchodzą rury; konsekwentne opracowywanie rynku jest bardzo pożądane.

Wśród innych artykułów, dotychczas prawie z Polski nie sprowadzanych, największe szanse zbytu mają szynki w puszkach. Podjęte zostały również badania w zakresie innych konserw mięsnych oraz takich artykułów, jak szkło, żarówki, wyroby emaliowane, bibułka papierosowa, wódki, ogórki i inne.

IMPORT CEBULI DO FINLANDII.

Finlandia importowała w r. 1937 ogółem 1.499.508 kg cebuli wartości Fiń. Mk. 2.418.558. z czego z:

Polski	50.254 kg	wartości Fmk.	82.678.—
Estonii	105.649 kg	wartości Fmk.	355.559.—
Holandii	70.649 kg	wartości Fmk.	98.068.—
Węgier	466.674 kg	wartości Fmk.	672.566.—
Czechosłowacji	194.294 kg	wartości Fmk.	200.567.—
Egiptu	555.580 kg	wartości Fmk.	901.424.—

Produkcja fińska i estońska pokrywa zapotrzebowanie rynku fińskiego do listopada. Możliwości penetracyjne dla polskiej cebuli trwają normalnie od listopada do końca stycznia i początku lutego. Później importuje się cebulę węgierską i egipską.

Cło wynosi dla polskiej cebuli mk. 2,50 za 1 kg netto. Cebula estońskiego pochodzenia korzysta z autonomicznej ulgi celnej w wysokości 0,75 mk. za 1 kg netto.

IMPORT TERPENTYNY I SMOŁY DRZEWNEJ DO ARGENTYNY.

Poniżej podajemy dane, obrazujące import do Argentyny terpentyny i smoły drzewnej:

Terpentyna:

	w kilogramach		
Kraj pochodzenia	1934 r.	1935 r.	1936 r.
Niemcy	12.018	6.941	7.694
Belgia	—	313	—
Chile	113	17	—
Stany Zjedn. A. P.	683.318	618.241	598.259
Francja	1.197	1.775	1.953
Grecja	3.156	—	—
Indie Bryt.	1.083	—	—
Indie Holend.	—	—	—
Meksyk	15.499	5.052	—
Holandia	—	1.341	540
Persja	3.382	—	—
Polska	19.517	9.037	26.710
Anglia	14.971	17.417	30.279
Z. S. S. R.	49.350	2.882	2.646
Szwecja	38.238	61.518	—
Urugwaj	—	532	—
Razem	841.842	787.066	678.190

Smoła roślinna:

Kraj pochodzenia	1934 r.	1935 r.	1936 r.
	w kilogramach		
Niemcy	9.436	1.937	3.210
Stany Zjedn. A. P.	99.018	19.102	10.324
Francja	12.892	3 467	—
Włochy	663	—	—
Norwegia	—	152	—
Polska	29.012	73.608	126.017
Anglia	616	22.613	1.364
Szwecja	5.979	23.490	13.814
Szwajcaria	—	—	—
Jugosławia	447	—	7.993
Razem	138.163	148.398	166.724

Nie zostały jeszcze opublikowane dane statystyczne odnośnie tych produktów w 1937 roku według krajów pochodzenia. W każdym bądź razie można stwierdzić, że ogólny import terpentyny wzrósł, gdyż wyniósł w roku 1937 pod względem ilościowym 886.060 kilogramów. Także wzrósł w 1937 r. przywóz smoły roślinnej do Argentyny, który wynosił 230.439 kg.

Według istniejących wymagań rynkowych smoła drzewna (Alquitran vegetal) musi odpowiadać następującym warunkom: musi być płynna, gęsta, jednostajna o kolorze szaro miedzianym. Winna mieć zapach ostry, charakterystyczny dla tego produktu z domieszką aromatów, które składają się na smołę, emireumatico. Musi mieć, jak w ogóle produkty destylacji, reakcję kwaśną. Przy destylacji musi dać 83% części lotnych, aż do 370° C. Poza tym musi być całkowicie rozpuszczalną w spirytusie. Ciężar gatunkowy przy 15° nie mniej niż 1,1. Nie powinna zawierać smoły drzewnej „no resinosa" (nie żywicznej), ani też domieszek smoły węglowej.

W zakresie terpentyny wymogi są następujące: bezbarwna lub o lekkim zabarwieniu żółtym: przezroczysta i wolna od zanieczyszczeń, osadów i wody. Zapach musi mieć aromatyczny i charakterystyczny dla terpentyny. Musi być wolna od produktów destylacji ropy. Bliższe dane co do właściwości chemicznych znajdują się w P. I. E.

NOWA NIEMIECKA TARYFA CELNA.

Jak donosi niemiecka prasa fachowa, Ministerstwo Gospodarki przystąpiło do opracowania nowej taryfy celnej, jednolitej dla całego obszaru obecnych Niemiec z mocą obowiązującą od 1 I 1939 roku. Celem zmian jest między innymi należyta ochrona przemysłu austriackiego. Przewidziano tu dwie możliwości: tam gdzie przemysł austriacki sprowadzał obce surowce przy niższej, niż niemiecka, taryfie celnej, tam wysokość cła autonomicznego ma być utrzymana. Tam znowu, gdzie dla ochrony przemysłu austriackiego ustanowiono cła ochronne, wyższe od niemieckich, sfery miarodajne rozważają konieczność ich utrzymania.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1938 R.

ALGER. Wydane zostały z dniem 1 X 38 nowe przepisy co do importu siewnych nasion zbożowych, dotyczące jakości, znakowania, czystości, zdolności kiełkowania, pochodzenia itp.

BELGIA. Z dniem 8 IX br. import nasion koniczyny czerwonej i lucerny, korku w różnych postaciach oraz części żelaznych i stalowych do rowerów uzależniony został od przedłożenia świadectwa pochodzenia.

Począwszy od 16 IX br. uległy skontyngentowaniu następujące artykuły: ser różnych gatunków, czółenka tkackie wszelkiego rodzaju oraz guziki z orzecha kamiennego i in. — Rząd belgijski wypowiedział Francji cło umowne na towary z fajansu i porcelany — Opłaty od zezwoleń importowych zostały zmienione z dniem 15 IX br. i wynoszą przy: pszenicy — 20 fr. od 100 kg, słodu pszenicznego — 22,60 fr. od 100 kg, mąki pszennej i mąki grysikowej — 28 fr. od 100 kg, mąki ze słodu pszenicznego — 38 fr. od 100 kg. Nowe opłaty stosują się też wobec obecnie obowiązujących licencyj.

Z dniem 26 IX 38 weszły w życie zmiany stawek celnych obejmujące krepę z jedwabiu naturalnego, oraz z domieszką sztucznego, artykuły stolarskie również w połączeniu z okładami żelaznymi, wyroby z fajansu i porcelany.

Zarządzenia z 27, 28 i 29 września 1938 r. wprowadzające licencje wywozowe dla szeregu towarów, zostały zniesione w dn. 1 X 38.

Nowe opłaty od importu węgla weszły w życie z dniem 1 X 38.

Z dniem 30 IX 38 zostało zniesione kontyngentowanie importu sera.

W myśl doniesień prasy planuje się wprowadzenie opłat importowych od niektórych artykułów kontyngentowanych.

DANIA. Wprowadzone z uwagi na sytuację polityczną ograniczenia wywozu zostały zniesione. Utrzymano jedynie licencje wywozowe dla materiałów opatrunkowych i medycznych. Również pozostają w życiu dawniej obowiązujące przepisy o zakazie wywozu monet złotych i złota w bryłach.

EKWADOR. Dekretem z dnia 29 VIII br. zniesiony został dodatek 50% od stawek celnych na towary włoskie wobec wybitnej poprawy bilansu handlowego z Włochami. — Wskutek ostrej reglamentacji importowej dochody z ceł skurczyły się w poważny sposób, co skłania rząd do liberalniejszego traktowania podań o zezwolenie na import. W październiku br. ma również zostać dopuszczona do wwozu partia towarów japońskich, przeciw którym głównie wymierzone były zarządzenia reglamentacyjne.

W stosunku do krajów, które posiadają z Ekwadorem dodatni bilans handlowy, a mianowicie których import przewyższa o 30% lub więcej eksport ekwadorski, zastosowane zostały z dniem 20 VIII 38 podwyższone o 30% stawki celne w stosunku do wszelkich towarów.

FRANCJA. Spod skontyngentowania wyjęty został przywóz łoju, tłuszczów zwierzęcych i tranu po uprzednim skażeniu tych artykułów na koszt importera.

Import nici z wulkanizowanego kauczuku został skontyngentowany z dniem 13 IX br. — Zakazano wywozu z Francji różnych surowców, ważnych dla obrony państwa. Należą do nich: skóry surowe, wełna, jedwab w kokonach, bawełna i odpadki bawełniane, len, konopie, juta, konopie nowozelandzkie i manilskie, włókna aloesowe i inne materiały włókniste (sisal itd.), włókna kokosowe, szmaty, odpadki, łom i stare żelastwo, jedwab grège, skóry. Wyjątkowych zezwoleń eksportowych udzielić może Generalna Dyrekcja Ceł za zgodą Ministerstwa Obrony Narodowej oraz Ministerstwo Handlu. Spod zakazu wyjęte są surowce, idące przez Francję w tranzycie oraz towary, które przed 12 IX wysłane zostały w kierunku zagranicy. Z dniem 22 IX br. powyższe zakazy wywozu zostały złagodzone.

W „Journal Officiel" z dnia 25 IX br. ogłoszona została nowa lista towarów, zakazanych do wywozu. Obejmuje ona: kamforę, alkohol, siarkę, biały fosfor, alkohol metylowy, glicerynę, kauczuk, drzewo orzechowe, aluminium, surówkę żelaza, stopy żelaza, miedź, cynę, nikiel, kwas borowy, wapno chlorowe, jod, azot, opium, chloroform, kofeinę, kokainę, glicerynę, morfinę, filmy do zdjęć rentgenowskich, aparaty elektromedyczne, termometry lekarskie, wagi precyzyjne, rtęć i in.

Ogłoszone zostało sprostowanie co do niestosowania reglamentacji przywozu dla niektórych skażonych tłuszczów, jak łoju, tłuszczów zwierzęcych oraz tranu.

W dniu 1 X opublikowano zarządzenie, znoszące na okres od 15 X 38 do 15 III 39 zakaz przywozu i tranzytu świeżych warzyw z Holandii.

W dniu 1 X 38 ustalony został kontyngent przywozowy dla spirytusu t. zw. białego na rok 1938 w wysokości 12.000 ton.

W dniu 21 IX 38 opublikowano dekret zmniejszający kontyngenty dla węgla zagranicznego, począwszy od 1 października rb. Kontyngenty normalne są ustalone w wysokości 65% importu z roku 1936.

W dn. 29 IX 38 opublikowany został dekret wprowadzający zakaz wywozu przędzy lnianej. Zwolnienia od zakazu udzielić może w niektórych wypadkach min. finansów za zgodą min. wojny.

Począwszy od dnia 17 IX 38 przywóz farb ze smoły węglowej wymaga specjalnych zezwoleń Gen. Dyrekcji Ceł.

W „Journal Officiel" z dnia 23 IX 38 opublikowane zostało zarządzenie o przywozie świeżego i mrożonego mięsa baraniego z Polski. Kontyngent na III kwartał ustalono w wysok. 2.000 q po cle minimalnym.

Kontyngent na bezcłowy import siemienia lnianego ustalony został na okres od 1 IX 38 do 31 VIII 39 w wysokości 95.000 q. Z kontyngentu tego 10% zarezerwowane jest dla związków rolniczych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Zakazy wywozu, wprowadzone na terenie Francji, rozciągnięte zostały na Alger, Tunis i Maroko z pewnymi odmianami. Z dn. 16 IX br. wywóz z Maroka wszelkiego rodzaju rud, nafty, materiałów pędnych, olejów i tłuszczów został zakazany. Na wywóz szmat, wełny i skór wymagane jest zezwolenie (z wyj. wywozu do Francji i Algeru).

Afryka Równikowa. Z dn. 1 IX 38 zostały wprowadzone w życie przepisy ustawodawstwa francuskiego w sprawie znakowania pochodzenia importowanych z zagranicy pustych beczek z żelaza i stali. Od tejże daty obowiązuje cło wywozowe na śrut żelazny i stalowy w wys. 10 fr. od 100 kg brutto.

Indochiny. Z dniem 14 IX 38 zastosowano przepisy o znakowaniu jak wyżej.

Madagaskar. Dekret francuski z dn. 17 VI 1938 r. w sprawie zmian celnych na oleje mineralne i produkty naftowe został z dniem 3 IX 38 rozciągnięty na Madagaskar w zakresie poz. 196 bis, 198 septies i 199 bis, ter (olej łupkowy, gazolina, waselina, wosk).

HOLANDIA. Z dniem 1 września rb. przedłużono okres koutyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Przydz. ustaw.		Bież. okres kontyng.
Drut ciągniony . .	1931/32	30%	wagi brutto	1.9.38 – 1.9.39
Drut kolczasty . .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Gwoździe z drutu .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Gwoździe inne . .	1931/32	30%	,, ,,	,, ,,
Meble wiklinowe .	1937	45%	,, ,,	,, ,,
Bielizna	1931/32	20%	,, ,,	,, ,,
Dywany	1936/37	50%	,, ,,	,, ,,
Dywany wschodnie .	1936/37	100%	,, ,,	,, ,,
Bielizna stołowa .	1929/30/31	40%	,, ,,	,, ,,
Plusz	1931/32	35%	,, ,,	,, ,,
Rośliny żywe zdobn.	1930/31	10%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny z jedw. natur.	1936/37	100%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny z jedw. sztuczn.	1936/37	30%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny bawełniane bielone i niebielone	1936/37	15%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny bawełniane barwione, drukowane i t.p.	1929/30/31	20%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny wełniane i półwełniane	1929/30/31	50%	,, ,,	,, ,,
Tkaniny lniane i półlniane	1936/37	50%	,, ,,	,, ,,
Rezerwuary klozet.	1936/37	15%	sztuk	1.9.38 – 1.8.39

W porównaniu z poprzednim okresem kontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany:

Meble wiklinowe. poprzednio okres bazowy — 1934
Drut kolczasty poprzednio przydz. ustawowy 40%
Gwoździe inne poprzednio przydz. ustawowy 40%
Bielizna stołowa poprzednio przydz. ustawowy 30%
Tkaniny jedw. natur. poprzednio okres bazowy — 1934
Tkaniny bawełniane bielone i niebielone poprzednio okres baz. 1931/32
Tkaniny szt. jedw. poprzednio okres bazowy 1935
Tkaniny lniane i półlniane popr. okres baz. 1930/31/32
Drut ciągniony poprzednio przydz. ustawowy 40%
poprzednio okres bazowy 1932/33
Rezerwuary klozetowe poprzednio przydz. ustaw. 20%

Import wysłodków podlega t. zw. opłacie monopolowej zmieniając się w zależności od cen. Opłata ta wynosi w chwili obecnej fl. h. 2,50 za 100 kg. Wysłodziny pochodzące ze słodowni mogą w pewnych wypadkach, przy użyciu na inne cele, być zwolnione od opłaty monopolowej, wysłodziny jednak pochodzące z browarów (Biertráber) zwolnione być nie mogą.

INDIE HOLENDERSKIE. Ograniczenia przywozu artykułów włókienniczych zostały przedłużone na dalszy okres roczny do dn. 21 IX 39 w niezmienionej wysokości. Należy zaznaczyć że kontyngent ogólny dla woali pozostał bez zmiany w wysok. 2 milionów yardów, dla Holandii przydział wyznaczony został w wy-

sokości 0,5 miliona yardów, dotychczas zaś Holandia nie miała żadnego przydziału.

Kontyngentowanie importu cementu zostało przedłużone o 12 miesięcy.

ŁOTWA. Do dnia 31 X 38 przedłużono bezcłowy przywóz cementu i płytek łupkowych.

MEKSYK. Taryfa celna uzupełniona została nowymi pozycjami jak: naczynia kuchenne z aluminium, lampy i reflektory, blachy żelazne i stalowe, blacha falista z żelaza lub stali, tkaniny druciane, artykuły farmaceutyczne, kontakty elektr. i rozpylacze.

Dekretem, ogłoszonym dnia 22 VIII br. wszystkie stawki celne (podwyższone po 1 I 1938) wracają do poziomu sprzed 1 I 38. Podwyższone cło zachowuje jednak 16 pozycyj, w tym samochody.

NIEMCY. Zmienione zostało cło w austriackiej taryfie celnej na zboża. Cło wynosi kor. 1,10 od 100 kg z ważnością wstecz od 25 VII br., o ile zboże sprowadzone zostanie przez placówkę, uznaną przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa.

Dnia 30 IX br. weszły w życie cła wywozowe na listę artykułów, wywożonych z Niemiec. Do towarów, obciążonych cłem wywozowym, należą, prócz niektórych artykułów rolniczych, pastewnych oraz różnych metali — również różnego rodzaju maszyny, nowe i używane, przeznaczone do różnorodnej produkcji. Cła powyższe nie dotyczą b. Austrii. — Począwszy od 1 X br. zniesione zostają wszelkie istniejące jeszcze cła między Rzeszą a b. Austrią.

Z dniem 1 X br. weszły w życie nowe stawki celne na następujące towary: nasiona sprowadzane dla produkcji lotnych olejków eterycznych, z zabezpieczeniem celnym — bez cła, liście tytoniu dla produkcji nikotyny oraz ługów tytoniowych za zabezp. celnym — bez cła, kwiaty, liście itp. suszone, bielone, impregnowane lub inaczej utrwalane, jeśli przeznaczone do przerobu we własnym zakładzie za zgodą Min. Skarbu i za zabezp. celnym — bez cła. Bez cła dopuszczone zostały pod pewnymi warunkami: źrebięta mułów, ikra rybia solona, tłuszcze zwierzęce do produkcji mydła, żółtko dla celów przemysłowych, pszczoły żywe z miodem w ulach, olej z orzechów ziemnych, olej słonecznikowy i sezamowy dla celów przemysłowych, stearyna z bawełny, olej palmowy, suszone odrzynki z buraków cukrowych, pektyna, niektóre wyroby tytoniowe dla wyrobu nikotyny i ługów, cement portlandzki niektóre superfosfaty, białko i ciała białkowe. Poza tym dla pewnych artykułów ustalono następujące stawki celne: olej rycynowy — 2 Mk. od 100 kg twarde oleje i trany — 1 M od 100 kg, produkty serowe — 2 M od 100 kg, skóry owcze i kozie, bez sierści i nie farbowane — 3 M od 100 kg. Powyższe stawki celne obowiązują jedynie pod ściśle określonymi warunkami. Zwolnienie od cła cementu portlandzkiego obowiązuje od 1 IX br., inne zmiany od 1 X br.

Towary pochodzenia austriackiego były już od dn. 26 III 38 zwolnione od opłaty ceł przy imporcie do Rzeszy. Od dn. 1 X 38 również towary niemieckie wchodzące do b. Austrii nie opłacają cła. Towary pochodzenia obcego w obrocie między Rzeszą i b. Austrią nie podlegają tym przepisom. Mimo zniesienia ceł nadal przy obrocie zachowana została kontrola całej wymiany towarowej polegająca na zgłaszaniu celnym.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Według ostatnich rozstrzygnięć od dn. 13 IX 38 papa, która przez sprasowanie za pomocą siatki drucianej i wody uzyskała deseń, ma być clona wg poz. 1413 tar. celnej (ze stawką wyższą niż obowiązująca w poz. 1402, wg której dotychczas mogła być clona).

SZWAJCARIA. Z dniem 12 X 38 weszło w życie zarządzenie uzależniające przywóz wyświetlonych filmów kinematograficznych od zezwolenia szwajcarskiej Izby filmowej, która sprawuje również kontrolę tych filmów.

Zakazano wywozu szeregu artykułów z dniem 20 IX br. Zakaz obejmuje: drzewo orzechowe, szmaty i makulaturę, bawełnę i odpadki bawełniane, len, konopie, ramie, jutę itp., odpadki włókien, worki, wełnę, odpadki wełniane, wełnę sztuczną, kauczuk i gutaperkę w stanie surowym oraz w fabrykatach, surówkę żelazną, stal surową, bloki żelazne, stopy żelaza, żelastwo, wyroby z żelaza i stali, blachy żelazne i stalowe, materiał kolejowy, liny druciane, druty kolczaste, rudy miedzi, miedź we wszelkich postaciach, blachy miedziane i mosiężne, ołów we wszelkich postaciach, cynk i cynę j. w., maszyny do bagrowania, oleje i tłuszcze roślinne i zwierzęce dla celów przemysłowych, oleje mineralne, smołowe i twarde. Zezwoleń wywozowych udzielać może departament gospodarki narodowej.

TUNIS. Rząd Regencji Tuniskiej wydał zakaz wywozu niektórych towarów do innych krajów, niż Francja i Algeria, z dniem 15 września rb. Zakaz wywozu obejmuje wełnę, skóry wyprawione i surowe, jedwab w kokonach i przędzę, bawełnę, len, konopie, jutę, fibry kokosowe oraz wszelkie żelazo i odpadki żelaza i stali.

TURCJA. Zakazano wywozu starych metali, jak: żelaza, miedzi, ołowiu, cyny, cynku, aluminium, antymonu i niklu w łomie oraz wywozu wszelkiego rodzaju starych maszyn i pojazdów.

WĘGRY. W myśl okólnika Węg. Banku Narodowego z dn. 3 X 38 monety srebrne niemieckie oraz monety 1-markowe będą sprzedawane i kupowane bez stosowania t. zw. „Aufgeldu", t. j. nadpłaty, która ostatnio wynosiła 18 wzgl. 19,5%.

W dniu 2 X 38 zostało opublikowane zarządzenie wprowadzające obowiązek zgłoszenia posiadanych przez poszczególne zakłady przemysłowe zapasów surowców i półsurowców przy jednoczesnym wprowadzeniu zakazów wywozu za granicę. Zarządzenie objęło: surowce i półfabrykaty żelazne, stałe i płynne paliwa oraz oleje smarowe, różne chemiczne surowce i półfabrykaty, skóry surowe i gumy, drzewo i papier, surowce włókiennicze oraz półfabrykaty i niektóre gotowe wyroby tekstylne, materiały budowlane.

WENEZUELA. W związku z obowiązkiem zaopatrywania towarów wysyłanych do Wenezueli, w świadectwo pochodzenia, zalegalizowane w Konsulacie, podaje się eksporterom do wiadomości, że Konsulat Wenezueli mieści się w Warszawie przy ul. Mazowieckiej 11.

WŁOCHY. Maszyny i wyroby metalowe, służące do wierceń naftowych, są nadal zwolnione od cła z terminem do 31 XII 1943.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przedstawicielstwo. Firma argentyńska obejmie przedstawicielstwo barwników i surowców do farb. E/16270/3.C/22/KL.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa w Amsterdamie poszukuje przedstawicielstwa w zakresie galanterii różnego rodzaju. E/16711/4.T/KL.

Różne. Firma amerykańska w New-Yorku interesuje się importem galanterii szklanej oraz nowościami różnego rodzaju. P/24169/23/KL.

Różne. Firma agenturowa w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstw na nast. artykuły: dykty klejone, meble gięte oraz fasolę. E/24528/22/H.

Obuwie damskie. Firma angielska pragnie sprowadzać z Polski damskie pantofelki według nadesłanych wzorów, które są do obejrzenia w Instytucie. — P/24281/64/M.

Skóry cielęce. Poważna kanadyjska firma importowa interesuje się zakupem w Polsce wyprawionych skór cielęcych. P/24695/9/30/M.

Różne. Firma kolumbijska interesuje się importem papy dachowej i pasty do obuwia. P/24441/4T//ID.

Sok malinowy. Firma szwedzka reflektuje na 5—10 ton soku malinowego niesłodzonego, produkcji tegorocznej. R/22862/60/S.

Dziczyzna. Firma francuska interesuje się importem wszelkiej dziczyzny. R/23991/31/S.

Przedstawicielstwo. Firma importowo-agenturowa w Wenezueli obejmie wyłączne przedstawicielstwo firm polskich, pragnących rozpocząć eksport artykułów spożywczych na ten rynek. R/24334/95/S.

Różne. Importer z Wenezueli nawiąże kontakt z polskimi producentami wszelkich przetworów rybnych i warzywnych, mogących być przedmiotem wywozu do Ameryki Płd. R/24727/4.B./S.

Przedstawicielstwo. Firma z Peru interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich na warunkach komisowych. P/25387/95/ID.

Fenol i fosfor. Firma z Antwerpii pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. P/25470/47/ID.

Cukier. Firma kanadyjska interesuje się importem cukru. P/25388/39/ID.

Glukoza. Firma egipska interesuje się objęciem przedstawicielstwa pow. artykułów. P/24761/95/ID.

Klej skórny i papier szmerglowy. Firma egipska interesuje się objęciem przedstawicielstwa pow. artykułów. P/24761/95/ID.

KONIUNKTURA NA RYNKACH OBCYCH

SPADEK HANDLU MIĘDZYNARODOWEGO.

Jak podają najnowsze statystyki spadek obrotów handlu międzynarodowego udało się w drugim kwartale bieżącego roku nieco powstrzymać.

Kiedy spadek obrotów w I kwartale bież. roku w porównaniu z ostatnimi trzema miesiącami roku ubiegłego wynosił 13,8%, to w II kwartale bieżącego roku tylko 5,8%.

Ogólny obrót handlu międzynarodowego obniżył się o 3%, podobnie jak i cena dóbr.

Obrót za I kwartał bież. roku wyniósł ok. 2.190.000.000 £ (czyli 56.000.000.000 zł), gdy w drugim kwartale około 2.070 milionów £. Cechą najcharakterystyczniejszą jest spadek eksportu we wszystkich prawie krajach przemysłowych, a więc w Niemczech o 6%, Francji 10,9%, Anglii 7,4%. Również spadł i import: angielski o 9.7%, niemiecki o 4.7% i francuski o 11.8%.

Widzimy więc, że przyczyny spadku obrotów należy szukać przede wszystkim w tendencji państw przemysłowych do wyrównania bilansu handlowego, przede wszystkim drogą obcięcia eksportu. Duży również wpływ ma pewne usamodzielnienie się państw, przerabiających obecnie u siebie surowce, które dotąd wywoziły w zamian za artykuły gotowe.

KURCZENIE SIĘ WYMIANY HANDLOWEJ STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P. Z ZAGRANICĄ I POLSKĄ.

Depresja gospodarcza w Ameryce pogłębiona sytuacją polityczną w Europie wpłynęła na znaczne zmniejszenie cyfr ogólnego importu do Stanów Zjednoczonych. Według ostatnio ogłoszonych cyfr spadek ten w I półroczu 1938 r. przedstawia się jak następuje:

surowce	spadek o 48.7%
artykuły spożywcze surowe	spadek o 46.8%
towary pół-obrobione	spadek o 44.3%
produkty spoż. fabrykowane	spadek o 37.1%
wyroby wykończone	spadek o 23.0%

Cyfry powyższe jasno wykazują ostrą sytuację kryzysową w Stanach Zjednoczonych, która odbiła się ujemnie na imporcie z zagranicy.

Niektóre kraje zostały dotknięte tym więcej, niż inne, np. eksport W. Brytanii do Stanów Zjednoczonych spadł w tym okresie o blisko 70%. Sytuacja ta odbiła się oczywiście i na imporcie z Polski, który w I półroczu br. wyniósł około 31 milionów złotych. Przewidywać więc należy, że suma eksportu polskiego do Stanów Zjednoczonych w roku kalendarzowym 1938 nie przekroczy, a raczej zapewne

nie dosięgnie nawet sumy osiągniętej w r. 1936 — zł 66 milionów. W porównaniu z rekordowym rokiem 1937 (100 milionów zł) — eksport w roku 1938 wykaże znaczny spadek.

W dziedzinie artykułów rolnych przewidywane są w sferach amerykańskich większe zbiory nawet niż w r. 1937, który już był rekordowym dla niektórych artykułów, a średnie spodziewane są dla innych równe przeciętnej za ostatnie 10 lat. I tak zapowiedziane są rekordowe zbiory buraków cukrowych, wyjątkowo wysokie lub niemal rekordowe pszenicy, siana, a powyżej przeciętnych — zbiory pasz, kukurydzy etc.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY LOTNICZEJ Z URZĘDU POCZTOWEGO GDYNIA 1.

do następujących portów lotniczych:

Nazwa portu lotniczego	I. o godz. 18 konwoje u kolejowym do Gdańska — Czas nadejścia odsyłki nast. dn. o godz.	I. — Uwagi	II. o godz. 23 amb. Bp. do Berlina — Czas nadejścia odsyłki nast. dnia o godz.	II. — Uwagi
Berlin Zentr.	w tym samym dniu 23,05	codziennie	7,20	codziennie prócz niedziel
Berlin SW. 11	23,05	„	7,20	„ „ „
London	4.45	codz. prócz niedziel	15.30	„ „ „
Amsterdam	10,55	codziennie	18,20	„ „ „
Paris	4,25	codz. prócz niedziel	15,00	„ „ „
Kopenhague	5,20	„ „ „	20,00	„ „ „
Malmö	5,55	„ „ „	20,30	„ „ „
Stockholm	8.50	„ „ „	17,05	„ „ „
Bruxelles	10.10	„ „ „	13,45	„ „ „
Venecia	13,15	„ „ sobót	—	—
Roma	15,40	„ „ „	—	—
Basel	5,00	„ „ sobót i niedziel	—	—
Zurich	—	—	15.25	codziennie prócz niedziel
Lisbonne	16,50	do 31 X. i od 1 3 39 codz. prócz niedziel od 1 XI. — 28 II. niedz. wtorki. czwartki	—	—
Oslo	16,00	codz. prócz niedziel do 31 X.	—	—
Praha	11.30	poniedz., środy, piątki	15,25	codziennie prócz niedziel
Athine	12,30	tylko w czwartki	—	

Odprawa I, odchodzą przesyłki nadane w U. P. Gdynia 1, 5, 8, do godz. 17.

Odprawa II, odchodzą przesyłki nadane do godziny 22.

Zaleca się korzystanie z odprawy I, gdyż przesyłki tą odprawą wysłane nadchodzą prawie do wszystkich europejskich portów lotniczych już dnia następnego w godzinach rannych lub przedpołudniowych.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 X DO 9 XI 1938.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	godz.
17 X	Aquitania	Cherbourg	17 X	22,15
18 X	Manhattan	le Havre	18 X	22,15
21 X	Bremen	Cherbourg	21 X	22,15
23 X	Paris	le Havre	23 X	22,15
26 X	Queen Mary	Cherbourg	26 X	22,15
28 X	Europa	Cherbourg	28 X	22,15
31 X	Washington	le Havre	31 X	22,15
3 XI	Normandie	le Havre	3 XI	22,15
7 XI	Bremen	Cherbourg	7 XI	22,15

b) do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju)

15 X	Augustus	Geneva	14 X	22,15
21 X	Kościuszko	Gdynia	21 X	13,—
26 X	Oceania	Napoli	25 X	22,15
27 X	Asturias	Cherbourg	27 X	22,15
2 XI	Highl Chieftain	Boulogne	2 XI	22,15
9 XI	Alcantara	Cherbouerg	9 XI	22,15

KONTROLA RUCHU OSOBOWEGO PRZEZ GRANICE PAŃSTWA.

Ukazało się nowe rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 30 VII 1938 roku (Dz. U. R. P. nr 65, poz. 489 z 2 IX 38 r.), będące rozporządzeniem wykonawczym do

rozporządzenia Prez. R. P. z 23 XII 1927 r. o granicach Państwa (Dz. U. R. P. z 1937 r. nr 11, poz. 83). — Reguluje ono ściśle *ruch graniczny na drodze morskiej* w Rozdziale III.

Poniżej podajemy przepisy ogólne, objęte Rozdz. I oraz przepisy o kontroli granicznej w komunikacji morskiej, objęte Rozdz. III.

ROZDZIAŁ I.

Przepisy ogólne.

§ 1. (1) Osoby, przekraczające granice Państwa, podlegają kontroli, dokonywanej przez wymienione w § 16 państwowe organa służby bezpieczeństwa, nazywane dalej organami kontroli granicznej.

(2) Kontrola ta polega na sprawdzaniu dokumentów, upoważniających do przekraczania granicy w sposób, określony w niniejszym rozporządzeniu.

§ 2. (1) Dokumentami uprawniającymi do przekraczania granicy Państwa są:

a) Ważne paszporty zagraniczne, wystawione przez władze polskie (paszporty zwyczajne, zbiorowe, służbowe, dyplomatyczne),
b) paszporty zagraniczne, wystawione przez władze obce, zaopatrzone w ważną wizę wjazdową lub przejazdową urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej — o ile w poszczególnych przypadkach obowiązek posiadania polskich wiz konsularnych nie został zniesiony,
c) ważne dla danego odcinka granicznego dokumenty graniczne, określające obszar i termin ich ważności, wydawane na podstawie umów międzypaństwowych,
d) karty tranzytowe, wystawiane przez towarzystwa okrętowe dla emigrantów do państw zamorskich,
e) dowody tożsamości dla cudzoziemców oraz świadectwa tożsamości (t. zw. nansenowskie), wydawane cudzoziemcom przez władze polskie lub obce, zaopatrzone — przy zamierzonym przyjeździe do Państwa Polskiego — w odpowiednie wizy urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej lub wizy powrotne władz administracji ogólnej,
f) oraz, *jeżeli chodzi o granicę morską*, dokumenty wymienione w §§ 12 i 14, a także ważne polskie książeczki żeglarskie i morskie karty rybackie, jeżeli cel podróży został potwierdzony przez właściwą władzę zaciągową, *wreszcie obce książeczki żeglarskie i morskie karty rybackie, jeżeli są zaopatrzone w ważne wizy urzędu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej.*

Oprócz wymienionych wyżej mogą upoważniać do przekraczania granicy jeszcze i inne dokumenty, jakieby zostały w przyszłości przewidziane w przepisach specjalnych (umowach międzypaństwowych).

(2) Do przekraczania granicy między Państwem Polskim a W. M. Gdańskiem uprawniają — oprócz dokumentów, wymienionych w ust. (1) lit. a) i b) — dowody osobiste, zaopatrzone w potwierdzenie obywatelstwa polskiego wzgl. gdańskiego, oraz legitymacje urzędowe (urzędników państwowych, pracowników przedsiębiorstw państwowych i osób wojskowych).

ROZDZIAŁ III.

Przepisy o kontroli granicznej w komunikacji morskiej.

§ 8. Kontrolę osób, przekraczających granicę Państwa w komunikacji morskiej, wykonuje się w portach polskich, przy czym kontrola przy lądowaniu pasażerów odbywa się na statkach, a przy zaokrętowaniu—na lądzie.

§ 9. Kapitan statku lub upoważniony zastępca (agent, makler) obowiązany jest:

a) zgłosić organowi kontroli granicznej przybycie każdego statku, który ma zawinąć do portu polskiego z zagranicy, co najmniej na godzinę przed przybyciem statku do brzegu,
b) dołączyć do zgłoszenia listę pasażerów i spis załogi statku,
c) zgłaszać organowi kontroli granicznej odejście każdego statku z portu polskiego za granicę, co najmniej na dwie godziny przed odejściem i zatrzymać statek w porcie aż do zakończenia sprawdzania dokumentów.

§ 10. Osoby, przyjeżdżające na obszar Państwa Polskiego drogą morską, obowiązane są okazać organom kontroli granicznej jeden z dokumentów, uprawniających do przekroczenia granicy, wymienionych w § 2 ust. (1) lit. a), b), d), e) i f) oraz w ust. (2).

§ 11. (1) Pasażerowie statków zawijających z zagranicy do portów polskich, jeżeli nie posiadają dokumentów uprawniających do przekraczania granicy (§ 10), mogą wysiadać na ląd na podstawie dowodów pasażerskich (wzór nr 2), składających się z dwóch części: karty lądowania i karty zaokrętowania. Przy wysiadaniu pasażera na ląd, organ kontroli granicznej zatrzymuje kartę lądowania przy sobie. Przy powrocie na statek organ kontroli granicznej odbiera kartę zaokrętowania.

(2) Organ kontroli granicznej nie dopuści do lądowania osób, których pobyt na obszarze Państwa Polskiego może zagrażać bezpieczeństwu, spokojowi lub porządkowi publicznemu. Nie będą również dopuszczone na ląd osoby, które dostały się na statek bez wykupienia karty okrętowej.

(3) Formularze dowodów pasażerskich wydaje kapitanom statków powiatowa władza administracji ogólnej za pośrednictwem firm maklerskich.

§ 12. Posiadacz dowodu pasażerskiego w czasie postoju jego statku w porcie polskim

jest uprawniony do nieprzerwanego pobytu i poruszania się na lądzie na obszarze powiatów morskiego i kartuskiego oraz do przekraczania granic Państwa w obrębie tych powiatów w kierunku W. M. Gdańska.

§ 13. (1) Członkowie załogi statków, zawijających z zagranicy do portów polskich, mogą w czasie postoju statku wysiadać na ląd i poruszać się swobodnie w obrębie portu i miasta portowego, choćby nie posiadali jednego z dokumentów, wymienionych w § 10, jeżeli wylegitymują się dowodem, stwierdzającym ich zajęcie, jako członków załogi statku (książeczki żeglarskie, morskie karty rybackie lub zaświadczenie kapitana statku, zaopatrzone w pieczęć statku).

(2) Przepisy § 11 ust. (2) mają odpowiednie zastosowanie i do członków załogi statku.

§ 14. (1) W razie stwierdzenia — bezpośrednio przed odejściem statku — nieobecności członków załogi statku, kapitan statku obowiązany jest wstrzymać odejście statku do czasu powrotu lub doprowadzenia pozostałych w porcie marynarzy, będących cudzoziemcami.

(2) Przepisy ust. (1) nie będą stosowane w przypadku, gdy:

a) członek załogi statku nie może odbyć dalszej podróży z powodu obłożnej choroby, stwierdzonej przez lekarza portowego.
b) członek załogi statku ma się udać z polecenia armatora na inny statek,
c) kapitan statku złoży kaucję na pokrycie kosztów ewtl. repatriacji pozostałych marynarzy: wysokość kaucji określa powiatowa władza administracji ogólnej.

§ 15. Przepisy rozdziału niniejszego odnoszą się do wszelkich statków — zarówno handlowych (pasażerskich, towarowych) jak i sportowych (jachtów oraz innych) — o ile udają się za granicę lub też przybywają z zagranicy do portów polskich, nie dotyczą natomiast okrętów wojennych.

PRZEWOZY MIĘDZY ZAOLZIEM A RESZTĄ POLSKI.

Z dniem 11 X 1938 r. weszło w życie zarządzenie Ministra Komunikacji w sprawie tymczasowego uregulowania komunikacji kolejowej na obszarze Śląska Zaolzańskiego oraz ze Śląskiem Zaolzańskim.

W komunikacji towarowej między stacjami Śląska Zaolzańskiego stosuje się do czasu wprowadzenia taryf polskich — taryfy wewnętrzne czechosłowackie obowiązujące w dniu 1 X 1938 r.

Odprawa przesyłek odbywa się za polskimi listami przewozowymi.

W komunikacji towarowej między stacjami położonymi na terenie Zaolzia. a stacjami reszty Polski stosuje się łamany sposób obliczenia przewoźnego polegający na tym, że na odcinku pomiędzy stacjami Śląska Zaolzańskiego a dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami stosuje się taryfy kolei czechosłowackich, przewidziane dla obrotu wewnętrznego, na odcinku zaś między dawnymi punktami granicznymi pod Cieszynem i Zebrzydowicami — a stacjami reszty Polski — taryfy PKP.: Część IB. 1, 2, 6 grupy: „W" lub „G".

Obszar ważności taryf specjalnych lub wyjątkowych taryfy towarowej PKP. obowiązujący od i do wszystkich stacyj PKP. rozszerza się na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami.

Obszar ważności taryf specjalnych i wyjątkowych o ograniczonym zakresie nadania lub przeznaczenia rozszerza się odpowiednio na dawne punkty graniczne pod Cieszynem i Zebrzydowicami, jeżeli zostały spełnione warunki stosowania tych taryf i jeżeli zachowany został przewidziany w tych taryfach kierunek przewozu.

Te same zasady odnoszą się do stosowania taryfy czechosłowackiej.

PRZYWÓZ I WYWÓZ Z ZAOLZIA DROGĄ LĄDOWĄ.

W komunikacji towarowej pomiędzy stacjami położonymi na Śląsku Zaolzańskim a zagranicą — (z wyj. Czechosłowacji) zarówno w przejściu bezpośrednim jak i w tranzycie przez resztę Polski i przez Czechosłowację i inne kraje — stosowane są taryfy związkowe lub wewnętrzne, obowiązujące w dniu 1 X 1938 r. Taryfy związkowe mają jednak zastosowanie tylko wtedy, gdy przewidziane w tych taryfach przejścia graniczne są otwarte dla ruchu towarowego.

KOMUNIKACJA PRZEZ PORTY DLA ZAOLZIA.

W komunikacji z portami od i do stacyj Śląska Zaolzańskiego może być stosowana taryfa polsko-czechosłowacka portowa według stanu z dnia 1 X 1938 r.

WĘGIEL I MIAŁ Z ZAOLZIA.

Przy przewozie ze stacyj Śląska Zaolzańskiego węgla i miału z poz. 250 K. t. należy stosować taryfy obowiązujące od kopalń położonych na terenie G. Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego (Grupa WK taryf Zeszytu 1 Tar. Tow.) Może być przy tym stosowana polsko-czechosłowacka taryfa towarowa wg stanu z dnia 1 X 1938 r.

KOMUNIKACJA MIĘDZY ZAOLZIEM A CZECHOSŁOWACJĄ.

W komunikacji między stacjami Śląska Zaolzańskiego a Czechosłowacją stosuje się taryfy czechosłowackie według stanu z dnia 1 X 1938 r. jednak z łamanym sposobem obliczenia przewoźnego od i do punktów stycznych polsko-czechosłowackich.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ I PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK.

Taryfa powyższa weszła w życie z dniem 1 października 1938 r.

W tym samym dniu straciła moc obowiązującą międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów między stacjami portowymi — Gdynia/Gdańsk z jednej strony i stacjami rumuńskimi kolei żelaznych z drugiej strony, wraz ze wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

Nowa taryfa zredagowana została w języku polskim i rumuńskim z dodatkowym tekstem niemieckim dla obszaru W. M. Gdańska.

Taryfa zbudowana została, podobnie jak poprzednia w 2 częściach.

Część I. zawiera ogólne postanowienia, z których najważniejsze są następujące:

Zastosowanie taryfy jest zawarunkowane zamorskim charakterem transportów i dlatego listy przewozowe muszą zawierać odpowiednią deklarację.

Stawki obliczone są w przeciwieństwie do dawnej taryfy w polskich groszach także odnośnie przebiegu rumuńskiego, a nie w jednostkach taryfowych.

Pojedyncze taryfy artykułowe zawierają stawki według tabel A albo tabel B. W tabelach A zamieszczone są stawki dla przebiegu polskiego i rumuńskiego. Tabele B zawierają natomiast kumulatywną stawkę dla obu tych przebiegów.

Do powyższych stawek dochodzi jeszcze nadpłata 2,— zł za każdą przesyłkę wagonową.

Przesyłki w wagonach zbiorowych korzystają z taryfowego ułatwienia w ten sposób, iż przy pewnych warunkach przesyłki w wagonach zbiorowych mogą korzystać ze stawek przewidzianych dla przesyłek wagonowych masowych.

Przy nadaniu przesyłek za pośpiesznymi listami przewozowymi podwyższa się stawki o 25%.

Czasokresy składowania w portach dla towarów eksportowanych przewidziane są:

a) dla cukru i melasy — na 24 miesięcy,

b) dla innych towarów — na 12 miesięcy,

o ile nie są w pojedynczych taryfach artykułowych przewidziane specjalne czasokresy.

Towary importowane nie podlegają żadnemu czasokresowi składowania.

Listy przewozowe drukowane są w języku kraju wysyłającego z tłumaczeniem francuskim lub niemieckim tekstu.

Deklaracje na listach przewozowych należy uskuteczniać pismem łacińskim przy dodaniu do nich tekstu francuskiego albo niemieckiego, albo w języku kraju przeznaczenia.

Taryfa zawiera postanowienia dopuszczające reekspedycję z urzędu przesyłek tj. przez organa kolejowe do Szwecji i Estonii przez porty Gdynia/Gdańsk oraz przez włączone do taryfy rumuńskiej stacje graniczne do dalszych krajów bałkańskich, w szczególności do Bułgarii i Jugosławii i odwrotnie, przez co nabiera taryfa szczególnego znaczenia dla tranzytu bałkańskiego via Rumunia i nasze porty.

Część II taryfy obejmuje pewną tylko ilość taryf artykułowych, które mogły być na razie opracowane. Dotyczą one przeważnie tych artykułów, których przesyłki były silnie dokonywane na podstawie poprzedniej taryfy.

Pozostałe taryfy artykułowe będą ogłaszane stopniowo w miarę postępu prac i zapotrzebowania transportów innych artykułów.

W obecnym stanie zawiera Część II następujące taryfy artykułowe:

1. — towary wszelkiego rodzaju,
2. — zboże w ziarnach,
4. — owoce strączkowe w ziarnach,
6. — nasiona oleiste,
25. — drzewo prowenencji rumuńskiej,
34. — mięso i konserwy,
37. — śledzie i szproty,
43. — skóry,
51. — otręby zbożowe,
52. — oleje roślinne,
53. — makuchy,
55. — melasa,
140. — tekstylia,
141. — przędza,
145. — szmaty,
170. — rury z żelaza i stali,
180. — maszyny, aparaty i pompy,
181. — maszyny tekstylne,
182. — maszyny i aparaty elektryczne.

Dla orientacji podajemy na koniec kilka przykładów kosztów frachtowych:

Taryfa artykułowa 1: towary wszelkiego rodzaju w relacji Gdynia — Śniatyń granica Państwa — stawka drobnicowa 1642, 5-tonowa 1313, 10-tonowa 1261.

Taryfa artykułowa 37: śledzie. Udział P. K. P. za świeże i solone śledzie wynosi przy 5 tonach 497, 10 tonach 310, za wędzone śledzie i szproty, jako przesyłki drobnicowe, 1231, przy 5 tonach 1073, przy 10 tonach 834.

Taryfa artykułowa 51: otręby zbożowe z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 268.

Taryfa artykułowa 52: oleje roślinne z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 706.

Taryfa artykułowa 53: makuchy z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 262.

Taryfa artykułowa 55: melasa z Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 239.

Taryfa artykułowa 145: szmaty do Rumunii, udział P. K. P. za 10 ton 317, za 5 t. 505.

Taryfa artykułowa 170: rury wiertnicze 15 t. do Ploesti 1002 stawka kontyngentowa 919.

Taryfa artykułowa 181: maszyny tekstylne; za maszyny przędzalne do Brasova 5 ton 1773, stawka kontyngentowa 1767.

Taryfa artykułowa 182: maszyny i aparaty elektryczne: za dynamo do Balti 10 ton — 1413, stawka kontyngent. 1328.

Uwaga: wszystkie stawki rozumieją się w polskich groszach.

BEZPOŚREDNIE KONOSAMENTY Z GDYNI DO PORTÓW I MIAST MEKSYKU.

Polska Agencja Morska, jako agent linii New York and Cuba Mail s. s. Co. zanotowała ostatnio znaczny wzrost ładunków importowych z Meksyku, a mianowicie skór solonych, jelit, kawy, korzeni ryżowych itd. Na specjalne podkreślenie zasługuje fakt, że po raz pierwszy zostały przesłane na konosamenty bezpośrednie większe partie bawełny meksykańskiej, która dotychczas docierała do Gdyni wyłącznie za pośrednictwem portów zachodnio-europejskich. W związku z tym należy podkreślić również wzrost ładunków eksportowych z Gdyni do portów Meksyku dzięki posiadaniu przez P. A. M-a obok agentury wyżej wymienionej linii również i przedstawicielstwa kolei meksykańskich. Wobec tego mogą być przyjmowane z Gdyni ładunki na konosamenty bezpośrednie nie tylko do portów meksykańskich, ale również do miejscowości położonych wewnątrz kraju.

WYDAWNICTWA

BALTIC CONFERENCE WAR RISKS KLAUSE FOR VOYAGE CHARTERS 1938.

Baltic and International Maritime Conference w Kopenhadze wydała niedawno swoje „Baltic Conference War Risks Klause for Voyage Charters, 1938", kodeks nazwany w skrócie „Baltwar". Powyższe wydawnictwo było bardzo aktualne w gorączkowych ostatnich paru tygodniach. Reguły powyższe opracowano w porozumieniu Konferencji z Chamber of Shipping of the Unted Kingsdom i zostały aprobowane przez Radę Dokumentarną Konferencji. W najbliższej przyszłości oczekuje się zastosowania tej klauzuli przez Komitet Dokumentarny Chamber of Shipping.

NORSK SIFARTSKALENDER, wydaw. Johan Grundt Tanum — Oslo 1938.

Norweski almanach żeglugowy 1938 zawiera szereg krótkich praktycznych informacyj rozmaitej natury z dziedziny żeglugi, obok więc informacyjnych artykułów np. o rozwoju floty handlowej w poszczególnych krajach skandynawskich, o rozwoju produkcji motorów Diesla, o norweskiej produkcji tych motorów i ich imporcie do Norwegii, znajdują się informacje praktyczne, jak alfabetyczny rejestr statków norweskich ze wskazaniem armatora portu macierzystego, roku budowy, nośności, zanurzenia i sygnału statku; następnie przepisy oficjalne o sterowaniu, wskazówki o ubezpieczeniu na morzu, słowniczek angielsko-norwesko-niemiecki, tabela odległości portów etc. Nadmienić należy, że w tabeli odległości portów nie znajdujemy niestety portu Gdyni, a przecież zawija do niego więcej tonażu norweskiego, niż do niektórych innych portów wymienionych w tabeli.

DAS NEUE DEUTSCHE SEEFRACHTRECHT NACH DEN HAAGER REGELN von Dr iur. Hans Gramm, wydawn. E. S. Mittler & Sohn (Berlin 1938).

Książka ta zawiera oryginalny tekst Reguł Haskich w języku francuskim i angielskim oraz tłumaczenie na język niemiecki, następnie tekst czwartego rozdziału czwartej księgi niemieckiego kodeksu handlowego, przy czym tekst artykułów, które uległy zmianie podano odmiennym drukiem — kursywą. Dział ten obejmuje 70 stron. Następnie autor podaje krótką historię Reguł Haskich i poświęca specjalny rozdział włączeniu reguł do prawodawstwa niemieckiego. Najgłówniejszy dział pracy — obejmujący przeszło 100 stron — to komentarze do artykułów nowego prawa żeglugowego, które uległy zmianie. Przy końcu umieszczony jest szczegółowy rejestr rzeczowy.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

DOWOZY ŚLEDZI ISLANDZKICH DO GDYNI

Jak się dowiadujemy całkowity przywóz śledzi islandzkich zakontraktowany został przez importerów gdańskich.

Ostatnio drobna ilość śledzi tych, a mianowicie 500/1 i 300/2 beczek matiasów islandzkich, nadeszła do Gdyni dla firmy Pommer i Thomsen za pośrednictwem tejże samej firmy z Gdańska.

PIERWSZE ŚLEDZIE JARMUCKIE W GDYNI.

W dniu 17 października rb. przybył do Gdyni norweski statek-chłodnia „Borgund", przywożąc pierwszy transport nowych śledzi jarmuckich w lodzie w ilości 1.455 skrz. o wadze brutto 87 ton.

Śledzie załadowano w porcie angielskim Lewestoft dla jednej z gdyńskich firm importowych.

HOLANDIA KONKURUJE Z ANGLIĄ W CENIE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH.

Według informacyj nadeszłych z Holandii na tamtejszych giełdach rybnych notowano ostatnio za 50 kg świeżych śledzi cenę 1 guldena holenderskiego czyli około zł 3,—. W stosunku do notowań cen śledzi świeżych na giełdach rybnych w Anglii — cena ta jest 50 proc. niższa.

W związku z tym faktem istnieją więc — jeśli chodzi o kalkulację kupiecką — znacznie korzystniejsze warunki w zakresie importu śledzi świeżych z Holandii, aniżeli z Anglii czy innych krajów.

Należy zauważyć, że dowozy śledzi świeżych były ostatnio w holenderskich portach rybackich znacznie większe, aniżeli śledzi zasolonych na morzu.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI.

Szkockie połowy śledzi we wrześniu rb. wynosiły 89.771 cwts. o wartości £ 26.818,—, a za 9 pierwszych miesięcy 2.522 cwts. o wartości 966.835,— £. W roku poprzednim w tychże okresach połowy te wynosiły 104.612 cwts. o wartości 31.428 £ i 1.932.376 cwts. o wartości 894.440 £. *Angielskie połowy* w tychże okresach roku bieżącego wynosiły 170.529 cwts. o wartości 39.379 £ i 314.435 cwts. o wartości 201.891 £, podczas gdy w poprzednim roku obejmowały 223.288 cwts. o wartości 97.880 £ i 773.874 cwts. o wartości 335.072 £.

DOSKONAŁE WYNIKI ISLANDZKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Okres połowów śledzi przy wybrzeżach Islandii ma się ku końcowi. W połowach tych brała udział stosunkowo niewielka liczba obcych statków rybackich. Tegoroczne połowy islandzkie przyniosły około 336.000 beczek śledzi, czyli prawie o 120.000 beczek więcej niż w roku ubiegłym. Wartość połowów i uzyskanych ze śledzi przetworów rybnych, wynosi około 20.000.000 koron.

Należy zauważyć, że islandzkie połowy śledzi należą do największych w Europie, przy czym można powiedzieć, że rybołówstwo jest największym przemysłem narodowym Islandii, która liczy około 110.000 ludności. —

Biorąc bowiem globalne cyfry połowów w poszczególnych krajach, Islandia znajduje się na czwartym miejscu po Norwegii, Anglii i Niemczech. Przy porównaniu jednakże połowów z ilością mieszkańców, Islandii przypada 1 miejsce; na 1 mieszkańcą Islandii przypada 3.200 kg, gdy tymczasem w Norwegii tylko 396 kg, w Szkocji 65 kg, Portugalii 28 kg, Anglii 20 kg, Holandii 20 kg, Francji 6 kg, Niemczech 5 kg. Rybołówstwo w Islandii korzysta obecnie z nowoczesnych kutrów rybackich, poza tym tereny połowów już znajdujące się w bliskim sąsiedztwie wyspy, należą — obok terenów na morzu Północnym — do najlepszych.

ORGANIZACJA SPRZEDAŻY NIEMIECKICH POŁOWÓW RYB Z BAŁTYKU.

W ramach organizowania rynku zbytu dla połowów morskich, utworzono w Niemczech ośrodki rozdzielcze dla połowów ryb z Bałtyku. Obecnie wszystkie połowy niemieckie z Bałtyku mają być dostarczane do tych ośrodków, za wyjątkiem dostaw, przeznaczonych bezpośrednio do konsumenta. Ośrodki rozdzielcze nie mają charakteru placówek-hurtowni, dbają jedynie o prędkie i celowe obesłanie rynków konsumcyjnych. W ten sposób uwalnia się rybaka od kłopotu o sprzedaż połowów i wprowadza ład i porządek w zbycie. Obecnie przygotowuje się zarządzenie o kształtowaniu cen na ryby z połowów bałtyckich, szczególnie na dorsze. Z wydaniem tego zarządzenia rybołówstwo bałtyckie uchwycone zostanie w ramy regulaminu rynkowego, podobnie do istniejącego już dla połowów dalekomorskich.

ROZWÓJ NIEMIECKIEGO RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

Rosnące ilościowo z każdym rokiem a dziś zajmujące bardzo poważne miejsce w gospodarce Rzeszy, niemieckie rybołówstwo morskie rozwinęło się w latach powojennych nadspodziewanie szybko. Kiedy w roku 1913 złowiono 169.000 ton, w roku 1929 złowiono już 292.000, a w roku 1937 — 677 000 ton (wzrost wartości z 43,8 względnie 79,7 mil. mk. na 102.5 mil. mk.) Dziś rybołówstwo morskie daje w Niemczech 3-krotnie lepsze wyniki, niż rybołówstwo śródlądowe, choć wartość połowów obu gałęzi rybołówstwa jest niemal równa.

Rentowność rybołówstwa morskiego mimo spadku cen nie obniżyła się, gdyż równocześnie potaniały koszty produkcji. — Cena spadła z 27 fenigów za kg w roku 1913 na 13.1 fen. w roku 1937, a więc więcej niż o 40 proc. Jednocześnie modernizacja przedsiębiorstw rybackich, szczególnie dzięki zastosowaniu nowocześnie urządzonych statków rybackich (od r. 1934 — 80 nowych statków), pozwoliła na utrzymanie rentowności na dość wysokim poziomie. Dotyczy to jednak prawie wyłącznie tych przedsiębiorstw armatorskich, które odnowiły swój tonaż, podczas gdy te, które mają statki przestarzałe, mogą je wykorzystać rentownie tylko przy połowie śledzi.

Świeże ryby poławia się dziś niemal wyłącznie na odległych miejscach połowu, a więc poza Islandią i morzem Barentsa także na wodach koło Wyspy Niedźwiedziej i na wybrzeżu norweskim. Przeciętne wyniki połowów dziennych koło Islandii, Wyspy Niedźwiedziej i na wybrzeżu norweskim przewyż-

szają 3 — 6-krotnie wyniki połowów włókami na Morzu Północnym. W najbliższych latach zasięg wypraw niemieckich statków rybackich ma się rozszerzyć na ławice nowofunlandzkie. Najwięcej zdobyczy przywożą statki parowe z wypraw pełnomorskich. Dają one 72 proc. ogólnej sumy połowów morskich. Dalej idzie rybołówstwo lugrami śledziowymi (10 proc.), rybołówstwo nabrzeżne północnomorskie (9 proc.) i bałtyckie (8 proc.). Parowce pełnomorskie łowią głównie ryby dla konsumcji masowej (wątłusz, łosoś morski, karmazyn, wątłusz srebrzysty, śledz). Kutry pełnomorskie dostarczają z morza Północnego i Kattegatu głównie soli, wątłuszy, skarpi i homarów. Lugry śledziowe łowią śledzie, a statki nadbrzeżne na morzu Północnym głównie kraby i śledzie przybrzeżne, także gładzice i małże. Połowy na wybrzeżach Bałtyku dostarczają węgorzy, flądef, śledzi, dorszy i szprotów.

Ze względu na możliwości zwiększenia połowów pełnomorskich projektuje się obecnie w ramach t. zw. planu czteroletniego — znaczne powiększenie parowej floty rybackiej, głównie w oparciu o port Hamburg — Altona, jak i samą rozbudowę portu rybackiego w Altonie, na jeden z największych na kontynencie.

ANGIELSKIE STATKI RYBACKIE W ZATOCE MURMAŃSKIEJ.

Pod koniec września rb. sowiecka kanonierka przytrzymała 3 angielskie statki rybackie „Dalmatia“, „York City“ i „St. Attalus“, które uprawiając połowy w pobliżu zatoki Murmańskiej znalazły się podobno w strefie wód zakazanych.

Na skutek interwencji dyplomatycznej dnia 2 października rb. zwolniony został trawler rybacki „Dalmatia“, podczas gdy pozostałe statki znajdują się jeszcze w porcie Murmańsk.

ZAMRAŻANIE ŚWIEŻYCH RYB W CHŁODNICTWIE ANGIELSKIM.

Jednym z najaktualniejszych problemów, jaki stara się rozwiązać rybołówstwo angielskie, jest sprawa zamrażania i przechowywania ryb, które przemysł mięsny zupełnie zadawalająco rozwiązał. Wiąże się z tym sprawa stabilizacji ceny na ryby przede wszystkim świeże, które w obawie zepsucia, rzucano na rynek w dużych partiach zaraz po połowach. Pociągało to za sobą znaczną obniżkę i wahania cen. Gdyby udało się przechować ryby w stanie świeżym przez czas dłuższy, nastąpiłoby dostosowanie podaży do popytu przez stopniową sprzedaż zapasów. Równocześnie położonoby kres marnowaniu się ryb w razie zepsucia. Powszechnie stosowaną metodą przechowywania ryb jest zamrażanie w lodzie. Lód jednak pozwala tylko na przechowywanie ryb przez 10—12 dni po połowie.

W poszukiwaniu lepszych metod zamrażania stacja w Torry (Anglia) przeprowadziła próby zamrażania i przechowywania ryb w solance przy — 20° C. Niektóre gatunki ryb np. łososie utrzymały się w stanie zupełnie świeżym przeszło 6 miesięcy, a flądry nawet przez 2 lata. W ten sposób możnaby przechowywać świeże ryby z połowów dalszych, niż 10—12 dni drogi.

Ryby zasalane w nowy sposób znalazły uznanie konsumentów w Anglii. Dorównują one bowiem zupełnie świeżym. Równocześnie przemysł przeprowadza akcję nie sprzedawania gorszych gatunków ryb mrożonych, aby nie psuć temu towarowi wziętości, jaką się cieszy.

ŚWIEŻO MROŻONE RYBY I SPOSÓB ICH OPAKOWANIA.

Jeszcze w niezbyt dalekiej przeszłości kupno świeżych ryb morskich w odległości powyżej 50 km od brzegu morskiego było niemożliwe, chyba, że kwestia opłacenia bardzo wysokiej ceny nie odgrywała decydującej roli. Dziś na skutek wprowadzenia pośpiesznych przewozów kolejowych oraz nowych metod zamrażalniczych, ryby morskie stały się codzienną potrawą ludzi, zamieszkujących nieraz okolice odległe o pół kontynentu od brzegu morskiego. Zdobycie tak znacznych rynków zbytu nie jest tylko wynikiem zachowania świeżości ryb morskich. Sfery rybackie muszą zwracać baczną uwagę na opakowanie mrożonego produktu, aby zademonstrować tą drogą jego świeżość, gdyż produkt musi mieć świeży wygląd i być istotnie dostatecznie świeżym.

W jednym z czasopism, poświęconych specjalnie opakowaniu, opisany jest szczegółowo sposób opakowania filetów dorszowych znanej marki Taste-O-Sea. Celofanowe opakowanie posiada nadruk w kolorze intensywno niebieskim, o krawędziach żółtych, co stwarza doskonały kontrast z jasnym tłem filetów.

Doświadczenie wykazało, że wartość optyczna opakowania ma decydujący wpływ na zbyt produktu.

KOLEJOWY TRANSPORT ŚWIEŻYCH RYB W ZBIORNIKACH-CHŁODNIACH.

Zanim ryby po połowie dotrą do konsumenta upływa dłuższy okres czasu, w którym procesy gnilne przyczyniają się w znacznej mierze do pogorszenia stanu ryb, obniżając tym samym ich cenę, a także wartości odżywcze. O ile na statkach zapobiega się temu przez przechowywanie ich zaraz po połowie w specjalnych komorach chłodniczych, o tyle większe trudności nasuwał transport ryb drogą lądową, zwłaszcza w okresach letnich, a także ich przechowanie u kupców-detalistów. — Wprowadzenie wagonów-chłodni rozwiązywało ten problem połowicznie, ponieważ nie obej-

mowało ostatniej fazy w łańcuchu: rybak-konsument, a mianowicie przechowywanie ryb w składzie detalicznym. Dotychczasowe przeładowywanie ryb z wagonów do dalszego transportu, jak i sposób przechowywania ich w sklepie kupca-detalisty, narażało ryby na częste zmiany temperatury, powodując tym samym obniżkę jakości towaru. Jedynym radykalnym rozwiązaniem jest wprowadzenie specjalnych zbiorników, w których towar pozostawałby od chwili złowienia do momentu sprzedaży.

Przykład rozwiązania sprawy dała — zdaje się — pierwsza Norwegia, za nią poszły inne kraje, wprowadzając specjalne zbiorniki i dla ryb. Ostatnio niemieckie koleje oddały do użytku publicznego takie właśnie specjalne zbiorniki dla przesyłki ryb w wagonach. Są to duże i przestronne szafki chłodnicze, w których zmieści się około 500 kg ryb, przechowywanych w lodzie sztucznym. Największa zaleta tych zbiorników polega na tym, że nie tylko umożliwiają one bezpośr. dostawę ryb do składu, lecz, że można towar bezpośrednio ze zbiornika sprzedawać. Zaoszczędza się przy tym niezależnie od lepszego przechowania towaru na kosztach opakowania, które pochłania przy rybach dość duże kwoty. Umożliwi to bardziej racjonalne, niezależne od temperatury — zaopatrzenie rynku.

PRZYWÓZ HERBATY, KAWY I KAKAO DO POLSKI W I PÓŁROCZU 1938.

Przywóz *herbaty, kawy i kakao* do Polski w pierwszym półroczu 1938 w porównaniu do tegoż okresu 1937 roku przedstawia się następująco pod względem wagi i wartości:

ARTYKUŁY	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
kawa surowa	2.757	2.842	3.178	3.329
kawa palona	0,2	2,6	1	4
korzenie cykorii (suszone, palone oraz innych roślin zastępujących cykorię — suszone, palone, prażone — wszystko w kawałkach)	0	15	0	18
herbata	1.036	902	3.742	3.640
herva mate	3	4	5	3
kakao w ziarnkach (lub łamane, łupinki kakao)	3.336	3.630	4.138	3.489
kakao w proszku, masa kakaowa — bez cukru	70	81	92	121

Pomijając mało znaczące artykuły, omówimy przywóz *kawy surowej, herbaty i kakao w ziarnkach.*

Kawa surowa:

Przywóz kawy surowej w pierwszym półroczu 1938 wagowo przekracza przywóz z tegoż okresu 1937 roku o 3%, wartościowo jest jednak mniejszy o 8%. Przedstawiamy poniżej przywóz kawy surowej z głównych krajów jej produkcji:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
Ogółem	*2.757*	*2.842*	*3.578*	*3.329*
Brazylia	1.737	1.664	1.853	1.425
Guatemala	294	523	485	800
Taganika	183	159	352	288
Kostarika	87	102	174	203
Indie Holend.	42	87	87	153
Meksyk	50	68	78	97
Kolumbia	193	65	288	91
Kongo Belg.	—	38	—	58
Indie Bryt.	8	—	14	—

Zaobserwować możemy znaczny wzrost przywozu kawy surowej z państw: Guatemali, Indyj Holenderskich, Kostariki i Meksyku. Z innych państw przywóz został mniej lub więcej zahamowany. Cena kawy surowej obniżyła się o 10% z 1.298 złotych do 1.171 złotych za tonę.

Głównym eksporterem kawy do Polski jest *Brazylia,* która dostarcza 43% ogólnej wartości przywozu kawy. W stosunku do poprzedniego roku przywóz kawy brazylijskiej zmalał o 4% wagowo i o 23% wartościowo. Nastąpiła 20% obniżka ceny kawy brazylijskiej — z 1.067 złotych do 856 złotych za tonę.

Przywóz kawy z *Guatemali* (24% wartości ogólnego przywozu) wzrósł bardzo poważnie o 78% pod względem wagi i o 65% pod względem wartości. Ceny kawy spadły o 7%, a mianowicie z 1.650 złotych do 1.530 złotych za tonę.

Taganika, trzeci z kolei eksporter kawy (9% ogólnej wartości przywozu), zmniejszyła swoje dostawy o 13% pod względem wagowym i o 18% pod względem wartości. Cena kawy z Taganiki obniżyła się o 6% z 1.923 złotych do 1.811 złotych za tonę.

Kostarika (6% ogólnej wartości przywozu) ma najdroższe gatunki kawy. Import tej kawy wzrósł o 17% pod względem wagowym i wartościowym. Cena kawy obniżyła się mniej niż w innych krajach — o ½% zaledwie — z 2.000 złotych na 1.990 złotych za 1 tonę.

Najwięcej wzrósł przywóz kawy surowej z *Indyj Holenderskich* (5% ogólnej wartości przywozu) — o 107% pod względem wagi i o 76% pod względem wartości. Cena kawy obniżyła się bardzo znacznie — o 15% z 2.071 złotych na 1.759 złotych za tonę.

Przywóz kawy z *Meksyku* (3% ogólnej wartości przywozu) wzrósł o 36% wagowo i o 24% wartościowo. Cena kawy obniżyła się o 14% z 1.660 złotych do 1.426 złotych za tonę.

Najwięcej dał się zauważyć spadek przywozu kawy surowej z *Kolumbii* — o 66% pod względem wagi i 68% pod względem wartości. Cena kawy kolumbijskiej obniżyła się o 6% — z 1.492 złotych do 1.400 złotych za tonę.

Herbata.

Herbata należy do rzędu artykułów kolonialnych, przywóz których zmalał, a mianowicie o 13% jeżeli chodzi o wagę przywozu i o 3% jeżeli chodzi o wartość. Cena herbaty ogólnie biorąc podniosła się o 12% z 3.612 złotych do 4.035 złotych za tonę.

Przywóz herbaty według krajów przywożących przedstawia się następująco:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	1938
Ogółem	*1.036*	*902*	*3.742*	*3.640*
Cejlon	416	535	1.686	2.223
Indie Holend.	289	222	895	699
Indie Bryt.	220	124	801	601
Chiny	22	8	105	57
Japonia	54	14	158	55
Anglia	2	—	7	—

Głównym dostawcą herbaty do Polski jest *Cejlon* (61% ogólnej wartości przywozu w I półroczu 1938 roku). Jest to jedyny kraj, z którego przywóz herbaty wzrósł w porównaniu z pierwszym półroczem 1937. W relacji wagowej wzrost ten wynosi 24%, wartości — 32%. Cena herbaty z Cejlonu podniosła się o 6%, a mianowicie z 4.032 złotych na 4.317 złotych za tonę.

Inni dostawcy są znacznie skromniejsi — *Indie Holenderskie* (19% ogóln. wartości przywozu) przywożą herbaty do Polski o 23% wagowo i 22% wartościowo mniej, aniżeli w roku 1937. Cena herbaty nieznacznie wzrosła — o 2% z 3.097 złotych do 3.149 złotych za tonę.

Największy wzrost ceny herbaty odnosi się do *Indyj Brytyjskich* (17% ogólnej wartości przywozu) i wynosi 33%. Cena herbaty podniosła się z 3.641 złotych do 4.847 złotych za tonę. Przywóz herbaty z Indyj Brytyjskich wagowo zmalał o 46%, wartościowo o 25%.

Z *Chin* i *Japonii* herbaty sprowadzamy bardzo mało. Z Chin 1,6%, z Japonii — 1.0% ogólnej wartości przywozu. Przywóz herbaty z tych dwu krajów uległ największemu zahamowaniu, a mianowicie: wagowo z Chin o 64%, z Japonii — o 74%; wartościowo z Chin o 46%, z Japonii — o 78%. Jest rzeczą interesującą, że gdy u wszystkich importerów nastąpiła zwyżka ceny herbaty, w Japonii obniżyła się o 13%, a mianowicie z 2.925 złotych do 2.500 złotych za tonę.

K a k a o.

Przejdźmy do omówienia przywozu *kakao*. Jest to artykuł, przywóz którego wagowo biorąc wzrósł o 9%, wartościowo biorąc zmalał o 16%. Cena kakao ogólnie ujmując, uległa bardzo poważnej depresji, wynoszącej 23%. W pierwszym półroczu 1937 średnia cena kakao kształtowała się po 1.240 złotych za tonę, w roku 1938 obniżyła się do 961 złotych za tonę. Przywóz kakao według krajów importujących przedstawia się następująco:

KRAJE	Waga w ton. I półrocze 1937	Waga w ton. I półrocze 1938	Wart. w 1000 zł I półrocze 1937	Wart. w 1000 zł I półrocze 1938
Ogółem	*3.336*	*3.630*	*4.138*	*3.489*
Złote Wybrzeże	2.269	2.241	2.624	2.069
Wybrz. Kości Słon.	292	518	349	445
Wenezuela	95	128	219	212
Ekwador	118	128	216	201
Brazylia	174	214	197	180
Ameryka Środk.	20	43	31	47
Kongo Belg.	19	—	16	—

Głównym źródłem przywozu kakao do Polski jest *Złote Wybrzeże*, eksportujące do Polski 59% ogólnej wartości przywozu tego artykułu. Złote Wybrzeże jest jedynym krajem, z którego przywóz (wagowo biorąc) nieco zmalał. Zmalał mianowicie o 1% w odniesieniu do wagi i o 21% w odniesieniu do wartości. Cena kakao z tego kraju spadła o 20%, a mianowicie z 1.136 złotych do 923 złote za tonę.

Pozostałe kraje przywożą kakao w mniejszych ilościach:

Wybrzeże Kości Słoniowej (13% ogólnej wartości przywozu) bardzo wydatnie wzmogło swój wywóz kakao do Polski — o 77% w relacji wagowej i o 28% w relacji wartościowej. Cena kakao w tym kraju spadła najwięcej — o 28% (podobnie jak w Wenezueli), a mianowicie z 1.193 złotych do 839 złotych za tonę.

Najwyższe ceny kakao ma w *Wenezueli* (6% ogólnej wartości przywozu), gdzie notowano ceny w 1937 r. — 2.303 złotych za tonę, a w 1938 r. — 1.656 złotych za tonę. Spadek cen wynosi 28%. Przywóz kakao z Wenezueli wagowo wzrósł o 35%, wartościowo zmalał o 3%.

W *Ekwadorze* (6% ogólnej wartości przywozu) cena kakao uległa najmniejszej depresji. Spadła ona mianowicie z 1.830 złotych do 1.570 złotych za tonę, co stanowi 14%. Przywóz kakao z Ekwadoru wzrósł wagowo o 8%, zmalał wartościowo o 7%.

Najniższe ceny kakao ma *Brazylia* (5% ogólnej wartości przywozu). W roku 1937 ceny kształtowały się po 1,132 złote za tonę, w roku 1938 spadły do 841 złotych za tonę. Obniżka cen wynosi 16%. Jeżeli chodzi o przywóz, to w porównaniu z rokiem 1937 wzrósł on wagowo o 23%, zmalał wartościowo o 9%.

Przywóz kakao z innych państw jest bardzo mały, nie stanowi przedmiotu większego zainteresowania.

B. P.

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Kawa:

Statystyki kawowe wykazują wielką zmianę w handlu tym artykułem na rynku światowym. Dostawy obecne nie stoją w żadnej proporcji do dostaw innych lat, będąc znacznie większe, a aktywność zakupu wskazuje na to, że kawa zdobywa sobie nowe rynki. Przyszłość okaże, czy rozchodzi się tu rzeczywiście o poprawę w konsumcji, czy też wpływ na to wywiera polityczne zamieszanie w Europie, lub też pogłoski o niekorzystnych zbiorach w stanie Sao Paulo (Brazylia).

Konsumcja światowa kawy wynosiła w miesiącach lipcu i sierpniu br. 4.337.207 worków, co w porównaniu do 3.525.527 worków w tym samym okresie ubiegłego roku, stanowi 22,7% więcej. Z tego brazylijski udział wyniósł 2.790.432 worków, tj. 51.1% więcej, aniżeli w ubiegłym roku, podczas gdy z innych gatunków sprzedano 1.536.775 worków, tj. 8,4% mniej. Wpłynęła na to niewątpliwie polityka kawowa Brazylii, polegająca na poważnej obniżce ceł w jesieni 1937 r., co spowodowało poważny wzrost eksportu kawy.

Konsumcja światowa w okresie 1936/37 wyniosła 24.886.281 worków, na okres 1937/38

25.471.714. Powiększyła się więc o 585.433 worki lub 2.4%.

El Salvador szacuje swe zbiory w sezonie 865.000 worków kawy.

Guatemala donosi o pogodzie sprzyjającej rozwojowi kawy, tak że liczy się ze zbiorem o 150.000 worków więcej, aniżeli w ubiegłym roku.

Nicaragua: Ceny przyszłości na myte kawy FOB Corinto spadły z powodu dobrych zbiorów brazylijskich kaw tej samej jakości. Szacowane zbiory mają wynieść 225.000 worków, w porównaniu do eksportowanych 212.000 worków w sezonie 1937/38 oznacza także nadwyżkę produkcji. Eksport Nicaragui jest po dużej części zależny od Stanów Zjednoczonych, jednakże zrobiła ona niedawno umowę handlową z Francją, na podstawie której będzie miała możność zbytu kawy w większej aniżeli dotychczas mierze, w tym kraju.

Honduras eksportował w lipcu 3.333 worków kawy niełuszczonej i 71 worków kawy łuszczonej.

Costa Rica: Zbiory okresu 1938/39 będą o 10% niższe od tych samych z ubiegłego sezonu. Pierwsze transporty z niższych plantacyj nadeszły już na początku października do Europy. Rynek londyński nie jest zbyt chętnie ustosunkowany dla kawy Costa Rici i dlatego jeszcze około 25.000 cwts leżą w spichrzach londyńskich, skąd ją się sprzedaje powoli i po niskich cenach.

Jamaica: Eksport w sezonie 1937/38 wyniósł 55.000 worków, na rok 1938/39 jest szacowany na 60.000 worków.

Mexico: W lipcu 1938 r. eksportowano 23.014 worków. W porównaniu do lipca 1937 r. jest to o pięć razy więcej i spowodowane przez podwyższone cło eksportowe w sierpniu br.

Venezuela: W pierwszych miesiącach br. eksportowano 46.327 worków.

Ecuador: produkował w sezonie 1937/38 ca 15.200.000 kg.

Haiti: Zbiory są szacowane na 350.000 worków.

Java: Zbiory obliczają o 40% mniejsze, aniżeli z ubiegłego roku, kiedy wynosiły 1.500.000 worków.

Kenya: przoduje spośród kolonij wschodnio-afrykańskich w eksporcie kawy. Kenya eksportowała bowiem w pierwszej połowie 1938 roku — 216.173 ton, podczas gdy *Uganda* — 128.083 ton, a *Tanganyika* 110.681 ton. W Kenyi znajduje się 975 plantacyj.

Colombia: W okresie 1936/37 Colombia eksportowała 4.138.075 worków, tj. o 2.118 worków więcej, aniżeli w okresie 1937/38, kiedy eksport wyniósł 4.135.957 worków. Ostatnio rynek kolumbijski wykazuje mocniejszą tendencję cen.

Brazylia: eksportowała w pierwszych dwóch miesiącach nowego zbioru 2.896.000 worków w porównaniu do 1.604.000 worków w ubiegłym roku. Przy takim tempie sprzedaży może osiągnąć rekordową sprzedaż 17.375.000 worków w całym roku. Notowania cen wykazują mocniejszą tendencję. Brak lepszych gatunków spowodowało zwyżkę od 30 do 50 punktów w Santosach i 30 do 40 punktów w Rios I Victorias. Oficjalnie szacowane są zbiory ogólnie na 21.875.000 worków, z czego stan Sao Paulo prawdopodobnie zbierze 12.000.000 do 13.000.000 worków.

Ogółem Brazylia eksportowała w okresie 1936/37 — 13.551.000 worków, co w porównaniu z okresem 1937/38 — 15.093.000 worków oznacza wzrost 1.542.000 worków, tj. 11,4%.

Notowania nowojorskie w centach U. S. A.

	7 września	16 sierpnia
Brazylia		
Santos 4 C&F	7,20— 7.50	6.50— 7.50
Rio 7/8 C&F	5,00	4,75
Jawa Robusta Washed C&F	6.5	6,25
Maracaibo Trujillo	7,25	7.00
Maracaibo Cucuta Washed	12,00—12.25	12,00—12.25
La Guayra Caracas Washed	11,00—11.75	11.00—11.75
Colombia		
Bogota Good Washed	11,25	11.00
Manizales Excelso	11,5	11.25—11.5
Medellin Excelso	12.00	12,00
Guatemala Good Washed	9,5	9,5
San Salvador Washed firsts	11.00	11.00
Mexico		
Cordoba Washed	10.5	10.00—10.5
Coatepec	11.5	11.5

Herbata:

Obrót światowy w herbacie się powiększa. W maju eksport z krajów produkcyjnych wyniósł 62.369.000 lbs, w kwietniu 54.819.000 lbs. Konsumcja w maju wyniosła 61.378.000 lbs, w kwietniu 73.438.000 lbs. Na aukcji w Londynie herbatę notowano po lepszej cenie aniżeli poprzednio. *Cejlońskie* zbiory były duże, tak że można przypuszczać przy wielkich sprzedażach zniżkę ceny w przyszłości. Eksport światowy herbaty od stycznia do 20 lipca wyniósł 141.146.487 lbs, z czego 102.557.323 lbs poszło do Anglii. *Indie Północne* eksportowały w czerwcu 17.870.145 lbs, w porównaniu do 10.567.227 lbs w tym samym okresie 1937 r. *Indie Południowe* w czerwcu br. eksportowały 6.210.131 lbs.

Chiny: eksportowały w pierwszych pięciu miesiącach 1938 r. tylko 5.608.000 kg: w tym samym okresie 1937 roku — 9.342.000 kg. Znaczy to, że przez wojnę obecną eksportują Chiny o 50% mniej.

Formosa: eksportowała od stycznia do maja br. 2.022.000 kg, w tym samym okresie 1937 — 2.789.000 kg.

Afryka: Ładunki herbaty z Nyasy i Kenii znacznie powiększyły się ostatnio. Eksport Nyasy wzrósł z 2.574.000 lbs w roku 1932 na 8.817.000 lbs w 1937 r. Dane statystyczne Kenii wykazują jeszcze większy wzrost eksportu z 700.000 lb w 1932 r. na 9.166.000 lb w ro-

ku 1937. Eksport Ugandy wyniósł 13.000 lbs w roku 1932, a 152.000 lbs w roku 1937. Eksport Tanganyiki wyniósł natomiast 4.000 lbs w roku 1932 a 221.000 lbs w roku 1937.

Ogólny obrót światowy herbaty wyniósł 882.331.000 lb w czym Afryka partycypowała z 2% udziału.

A. Wiatrak.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Odprężenie polityczne w środkowo-wschodniej Europie, które jakkolwiek nie jest jeszcze ostateczne, przywróciło już częściowo normalną pracę w handlu importowym. Eksporterzy zagraniczni zaczęli wykonywać kontrakty sprzedaży na poszczególne towary, wprawdzie nie w 100%, ale przynajmniej w tej ilości, jakie bieżąco pochłania nasz rynek.

Dowozy towarów kolonialnych i artykułów spożywczych z zagranicy jeszcze mocno szwankują, jednak to, co nadchodzi umożliwia importerom pewne zaspokojenie zapotrzebowania rynku krajowego.

Popyt na towary kolonialne, artykuły spożywcze i owoce południowe suszone jest tak duży, że wszystko, co nadchodzi do portu gdyńskiego, jest w paru dniach rozprowadzone po kraju. Świadczy to o małych zapasach poszczególnych towarów u kupców-hurtowników i detalistów i pozwoliło na przywrócenie częściowej rentowności przedsiębiorstw importowych w porcie. Ceny na wszystkie towary zagraniczne są mocne i na razie nie ma widoków, aby mocna tendencja uległa zmianie na gorsze.

Również na zagranicznych rynkach rozdzielczo-tranzytowych jest mocna tendencja prawie na wszystkie towary kolonialne oraz inne artykuły spożywcze trwałe. Obroty tranzytowe są średnie a to dlatego, że sytuacja polityczna w Europie nie jest jeszcze ostatecznie wyjaśniona i pewna. Poważniejsze domy handlowe wolą trzymać towary na składach, o ile nie należą one do kategorii towarów łatwo psujących się, niż wyzbywać się ich w całości.

Ostatnie zarządzenia czynników miarodajnych odnośnie preferowania przy imporcie tylko tych firm, które zajmować się będą równocześnie eksportem towarów z Polski, zaniepokoiło mocno te firmy, których działalnością była jedynie specjalizacja importowa w pewnych artykułach. Firmy te, dla utrzymania swoich warsztatów pracy, zmuszone będą poczynić daleko idące zmiany w dotychczasowej swej działalności i aparatach handlowych. Zmiany te pociągną za sobą niewątpliwie duże wydatki, nie przewidziane w budżetach poszczególnych firm i nie wiadomo z jakim skutkiem.

Kawa surowa. Tendencja na wszystkie gatunki kawy surowej jest w dalszym ciągu mocna. Popyt na kawy brazylijskie jest większy od dowozów. Dobry zbyt jest również na wszystkie gatunki kaw niebieskich.

Na zagranicznych rynkach rozdzielczych ogólne obroty utrzymują się na poziomie okresu poprzedniego. Są jednak pewne przesunięcia w poszczególnych gatunkach kaw. Ceny mają tendencję stałą.

Ceny na rynku krajowym kształtują się następująco: za 1 kg kawy surowej oclonej loco magazyn importera: Victoria i Rio VII zł 3,30—3,40, Santos od zł 3,80—4,60, Guatemala zł 4.80—5,80, Maragogype zł 4,80—5,50 zależnie od ilości odbioru i jakości kawy.

Herbata. Tendencja na wszystkie gatunki herbaty jest mocna. Ceny zwyżkują. Dowozy herbaty do portu nie pokrywają zapotrzebowania rynku. Wskutek niedostatecznej podaży herbaty, ceny zwyżkowały o 10—30 gr na kg. Kształtują się one następująco za 1 kg herbaty oclonej loco magazyn importera: Cejlon pospolity zł 12,50—12,80, Cejlon średni zł 12,90—14.00, Cejlon specjalny zł 14,50—14,80, Darjeeling zł 16,00—17.80, Sumatra zł 12,70—13,30. Na Sumatrę zapotrzebowanie rynku bardzo duże.

Na aukcjach w Londynie sprzedano w czasie od 11—15 X br. około 1.210 skrzyń herbaty z Javy i Sumatry i około 22.330 skrzyń herbaty cejlońskiej. Na dobre i średnie gatunki tendencja i ceny mocne. Herbata cejlońska gatunków pospolitych miała tendencję słabszą, ceny spadły o 1/4—1/2 d. na lbs. Natomiast za pospolite gatunki herbaty z Sumatry i Javy zwyżkowały ceny o 1/4—1/2 d.

Mr. H. Eric Miller, prezes Towarzystwa Handlowego Harrisons i Crosfield w Londynie udzielił ostatnio wywiadu, w którym stwierdził, że ostatni sezon (1937/38) był zadawalniający w światowym handlu herbatą, i że kwota eksportowa herbaty została podniesiona do 92.5%. Podkreślił jednak, że ten zwiększony kontyngent wywozowy wpłynie niewątpliwie po pewnym czasie na cenę herbaty, która siłą rzeczy będzie musiała być nieco obniżona. Czy w bieżącym sezonie Komitetowi regulującemu światowy eksport herbaty uda się utrzymać dotychczasowy poziom cen, trudno jest obecnie o tym coś powiedzieć.

Korzenie. Na pieprz mocna tendencja utrzymuje się nadal. Zapotrzebowanie większe od podaży i dowozów. Ceny kształtują się następująco za 1 kg za towar oclony: pieprz czarny Lampong zł 3.30 — 3,35, pieprz biały Muntok zł 3.60—3,75. Na piment brak zbytu. Cena orientacyjna zł 6,10—6.25. Na cynamon zapotrzebowanie średnie. Cynamon Vera sprzedawany jest po zł 6.20 za 1 kg, a cynamon Lignea po zł 5.30.

Owoce suszone. Na wszystkie gatunki owoców suszonych zapotrzebowanie duże. Dowozy nie wystarczają na zaspokojenie zapotrzebowania rynku. Sułtanki zwyżkowały o 10—15 gr na kg, figi o 10 groszy, migdały

o 15—25 gr, śliwki suszone amerykańskie o 5—10 gr. Zapytania na koryntki i rodzynki są również większe niż w poprzednim okresie. Ceny wahają się za towar oclony loco magazyn importera: Sułtanki zł 1,85—1,95, figi greckie zł 0,95 —1,10, śliwki amerykańskie zł 1,40 do 1.50 towar workowy, skrzynkowy o 10 gr droższy na kg.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 3 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Bardaland" z transportem 320 skrzyń — 4.444 kg sułtanek z Candii.

s/s „Lech" przybył do Gdyni z Londynu dnia 3 października br. z ładunkiem 5.873 kg herbaty i 648 kg kawy.

Dnia 4 października br. s/s „Hel" przywiózł z Rotterdamu 16.224 kg herbaty, 1.886 kg kawy, 1.333 kg masła kakaowego, 1.371 kg ziarna kakaowego, 5.500 kg jąder orzechów, 16.688 kg pieprzu, 3.204 kg cynamonu i goździków, oraz 5.510 kg winogron holenderskich.

W tym samym dniu nadszedł z Antwerpii s/s „Cieszyn" z ładunkiem 21.050 kg orzechów ziemnych, 6.980 kg pestek brzoskwiń i 122 kg wanilii.

Dnia 9 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Gunborg", który wyładował: 13.324 skrzyń fig i koryntek wagi 332.400 kg.

s/s „Isa" przybył z transportem 5.141 worków fig i koryntek z Calamaty — o wadze 128.525 kg. Dla importerów gdańskich nadeszło 688 worków i skrzynek fig i sułtanek, wagi 16.734 kg.

Dnia 11 października br. nadszedł do portu gdyńskiego s/s „Puck" z Antwerpii, który wyładował: 7.389 kg kawy, 6.177 kg ziaren kakaowych, 15.000 kg orzechów ziemnych, 5.320 kg orzechów laskowych, 7.250 kg fig, 12.110 kg brzoskwiń suszonych, 3.500 kg pestek brzoskwiń, 360 kg ananasów oraz 407 kg pieprzu białego.

s/s „Oksywie" wyładował w dniu 10 października br. 3.485 kg kawy, 309 kg herbaty, 25.692 kg ziaren kakaowych i 914 kg pieprzu. Towar nadszedł z przeładunku w Hamburgu.

Dnia 12 października br. nadszedł do Gdyni s/s „Chorzów", który przywiózł z Rotterdamu: 4.488 kg kawy, 2.010 kg herbaty, 1.020 kg masła kakaowego, 2.968 kg orzechów ziemnych, 961 kg cynamonu i goździków oraz 5.200 kg winogron. Z Amsterdamu nadeszło: 1.408 kg herbaty, 5.305 kg kawy, 5.308 kg pieprzu i 3.979 kg innych korzeni.

Dnia 14 października br. s/s „Tunisia" nadszedł z transportem około 40.000 kg owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 30 września do 14 października br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 6 przetargów, których przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 30 września br. przetarg, na którym wystawiły:

321 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 230 skrzyń, w cenie 37,50—42,— zł
930 klatek winogron włoskich — sprzedano: 930 klatek w cenie 1,10—1,50 zł 1 kg
50 worków rodzynek greckich — sprzedano: 50 worków w cenie 1,25 zł 1 kg

na aukcji w dniu 3 października wystawiono:

541 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 91 skrzyń, w cenie 37,00—41,00 zł skrzynia
467 klatek winogron włoskich — sprzedano: 467 klatek w cenie 1,40—1,55 zł 1 kg
600 worków fig greckich — sprzedano: 600 worków w cenie 95—96 groszy 1 kg
10 worków migdałów włoskich — sprzedano: 4 worki w cenie 6,80—6,90 zł 1 kg
150 worków rodzynek greckich — wycofano
550 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 550 skrzyń w cenie 1,76—1,86 zł 1 kg

dnia 12 października br. wystawiono:

450 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 285 skrzyń w cenie 33,50—38,— zł 1 skrzynia
1.000 worków fig greckich — sprzedano: 800 worków w cenie 95—96 groszy 1 kg
2 worki migdałów włoskich — sprzedano: 2 worki w cenie 7,10 zł 1 kg
50 worków śliwek suszonych kalifornijskich — wycofano

dnia 13 października br. wystawiono:

165 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 95 skrzyń w cenie 31 zł skrzynia
500 klatek winogron holend. — sprzedano: 320 klatek w cenie 7,— zł 1 klatka
130 worków śliwek susz. kalif. — sprzedano: 130 worków w cenie 1,25 zł 1 kg
150 worków rodzynek greckich — wycofano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 7 października aukcję, na której wystawiły:

500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 34—35.50 zł skrzynia
500 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano 500 skrz. w cenie 1.75—1,81 zł 1 kg

na aukcji dnia 13 października wystawiły:

250 skrzyń cytryn włoskich Prima-Fiore — sprzedano: 250 skrzyń w cenie 40—41.50 zł
300 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 300 skrz. w cenie 2—2,02 zł 1 kg
1.000 worków fig greckich — sprzedano: 1.000 worków w cenie 94—97 groszy 1 kg.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W ostatnim czasie nadszedł do Gdyni pierwszy transport cytryn włoskich „Prima Fiore". Transport ten w ilości 6 wagonów nadszedł

drogą lądową do Kopenhagi, gdzie następnie załadowany został na statek do Gdyni.

Towar nadszedł w stanie zielonym, co łącznie z tym, że w magazynach portowych jest jeszcze zapas „Verdelli“ ca 5.000 skrzyń, nie dało spodziewanej dobrej ceny. Za parę „Prima Fiore“ płacono 82—84 zł. Za „Verdelli“ 74—76 zł. Lepsze partie Verdelli dorównują ceną „Prima Fiore“.

Pomarańcze Mosambique, których transport nadszedł ostatnio w ilości 5.000 skrzyń, sprzedawane są, przy średnim zainteresowaniu po 1,80—1,90 zł 1 kg.

Ostatnio ukazały się na rynku winogrona rumuńskie (towar gatunkowo słaby) i sprzedawane są w cenie 1,25—1,40 zł 1 kg.

Jak już donosiliśmy, winogrona włoskie na razie nie nadchodzą.

Winogrona bułgarskie sprzedawane są po 1,40—1,50 zł 1 kg.

Winogrona holenderskie nadchodzą w małych ilościach. Nie cieszą się większym zainteresowaniem wskutek silnej konkurencji. Są bowiem najdroższe z tych winogron, które dowożone są na rynek polski. Cena kształtuje się ca 8,— zł za klatkę 5-kilogramową brutto.

Dowożone ostatnio w większych ilościach figi greckie, cieszą się dość dużym zainteresowaniem i sprzedawane są w cenie ca 0,96—1.00 zl 1 kg.

Figi tureckie cieszą się mniejszym zainteresowaniem od greckich, wskutek czego nie notowano większych transakcyj w tym artykule. Cena jest wyższa od greckich ca 10 groszy na 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 października br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 6.385 skrzyń pomarańcz, 3.540 skrzyń cytryn i 111 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 30 września br. zapas pomarańcz zwiększył się o ca 15%, a zapas cytryn o ca 15%. Ponadto pojawiła się już nowa partia grapefruitów z tegorocznych zbiorów.

POPIERANIE PRODUKCJI WINOGRON KRAJOWYCH.

Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych podjęło w roku bieżącym starania w kierunku podniesienia jakości winogron krajowych.

W tym celu zostało *obniżone cło na winogrona zagraniczne,* przy równoczesnym jednak nałożeniu specjalnej opłaty *w wysokości 2.50 zł* od 100 kg, która została przeznaczona na popieranie wytwórczości krajowej w tej dziedzinie.

Pod nadzorem wykwalifikowanego personelu danej Izby Rolniczej wykonywane są prace w zakresie kontroli standaryzacyjnej dla krajowej produkcji winogron. Tymczasowe normy standaryzacyjne dla winogron deserowych, które korzystać chcą z odpowiedniej premii, przewidują konieczność dokonywania zbiorów gron dopiero w stanie pełnej dojrzałości. Poza tym wymagana jest czystość gron, a w zakresie opakowania stawiany jest warunek skrzynkowania poszczególnych odmian bez prawa mieszania różnych odmian.

Niedawno właśnie zakończono okres premiowania winogron krajowych. Ogółem zgłoszono do premiowania około 40 tys. kg winogron, pochodzących przeważnie z Podola, które uzyskały premie w wysokości łącznej około 12 tys. zł. Należy podkreślić, że jest to pierwszy rok działania systemu premiowego i że obecnie, w związku z tą akcją, pojawiły się na rynku winogrona krajowe, zerwane o właściwej porze, dobrze dojrzałe i odpowiednio opakowane. Dzięki postawionemu przez system premiowy warunkowi dokonywania zbiorów dopiero w okresie pełnego dojrzewania, wpłynęło na rynek 120 tys. kg winogron bezpremiowych, o znacznie jednak lepszym gatunku, aniżeli poprzednio, gdyż pochodziły one z winnic, które zbiór swój w rb. opóźniły, aby skorzystać z przywileju premii dla gron najbardziej okazałych.

ROZPOCZĘCIE SEZONU OWOCOWEGO W PALESTYNIE.

Nadchodzące zbiory owoców zapowiadają się dobrze. Oblicza się je na 14 milionów skrzyń, gdy w roku ubiegłym przyniosły tylko 11 mil. skrzyń. W związku z tym rozpoczęto już przygotowywania do kampanii eksportowej. Ponieważ przewiduje się wzrost przewozów przez Haifę (blisko połowa zbiorów) poczyniono tam pewne inwestycje. Dokonano między innymi rozbiórki dużego magazynu tranzytowego w Jaffie i przeniesiono go do Haify, powiększając tym samym powierzchnię składów o 25%, przedłużono nadbrzeże o dwie długości statków, w przewidywaniu wzrostu przeładunków pomarańcz. W Tel-Avivie pobudowanie nowego przejazdu zwiększy sprawność portu. Z drugiej jednak strony połączenie z zapleczem okazało się niewystarczającym, ponieważ linia kolejowa do Haify ustawicznie jest niszczona przez terrorystów arabskich, a idąca równolegle szosa okazała się niewystarczającą.

Dodać należy, iż przystąpiono już do pierwszych załadowań owoców cytrusowych, które wysłano do Konstancy i na rynek londyński (cytryny i grapefruity). Równocześnie donoszą, iż na skutek pertraktacji między armatorami i plantatorami obniżono frachty na owoce do Anglii; także stawki dla importowanych skrzynek i opakowań mają ulec obniżce.